# Illustrirte Zeitung



Dem Andenken des Grafen Zeppelin

Verlag von J. J. Weber, Leipzig

Nr. 3847. Z XIX Kriegsnummer 138. Preis 1 Mark 50 Pf.

# Bücherschau.

**Zeppelin-Literatur.** Es war im April 1913. Der „LZ IV“, der sich im Nebel verirrt hatte, war bei Lüneville auf französischem Boden gelandet, und das „ritterliche Frankreich“ hatte diese Gelegenheit, die ihm eins der fabelhaften deutschen Luftschiffe in die Hände spielte, benutzt, um nicht nur den „Zeppelin“ zu photographieren, sondern auch den gesamten Tragkörper mit seinem Aluminiumgerüst ganz genau abzumessen. Da antwortete mir einer der bewährtesten Mitarbeiter des Grafen Zeppelin auf die Frage: „Wird das Geheimnis nun noch gewahrt bleiben?“ mit einem siegessicheren Lächeln: „Sie sollen es nur versuchen! Das Geheimnis liegt doch nicht in den Abmessungen des Aluminiumgerüstes, in Streben und Versteifungen, die man abzeichnen und photographieren kann. Das Geheimnis ruht in unseren Köpfen, in unserer Erfahrung. Sie sollen nur bauen; ob sie damit fahren können, bleibt eine andere Frage.“ Und so ist es gekommen. Weder damals noch heute hat der Gegner es vermocht, einen brauchbaren „Zeppelin“ nachzubauen. Aus demselben Grunde gibt es eigentlich keine „Zeppelin“-Literatur. Denn die Mitarbeiter des Grafen, die mit seinen Luftschiffen fuhren, hatten kaum Zeit zum Schreiben und mußten das Beste und Wichtigste ihrer Erfahrungen für sich behalten – aus militärischen Gründen. Freilich griffen die Mitarbeiter Zeppelins selber zur Feder, so Dr. Eckener und der Neffe des Grafen, Dr. Freiherr v. Gemmingen, aber ihre Aufsätze in den Tageszeitungen galten in dem heißen Kampf zwischen „unstarr“ und „starr“ im wesentlichen der Aufgabe, die Verwendbarkeit des Zeppelinschen Luftschiffes nachzuweisen. Und gerade in diesen Aufsätzen findet der Historiker ein reiches Material zu der Entwicklungsgeschichte des Luftschiffes, freilich ebensoviel zu dem harten Kampfe, den Graf Zeppelin jahrelang – auch nach Echterdingen noch – auszufechten hatte. Die Zeit bis zur ersten Dauerfahrt nach Mainz im August 1908, die dann bei Echterdingen einen so jähen Abschluß fand, behandelt Dr. Hugo Eckener in einem größeren Beitrag „Mit Graf Zeppelin 1900–1908“ in dem Sammelwerk „Wir Luftschiffer“ (Verlag von Ullstein & Co., Berlin 1908), und dieser Fernfahrt selber ist eine Sonderarbeit Eckeners gewidmet, die auch die ersten authentischen photographischen Aufnahmen enthält, ein wichtiges historisches Dokument, das damals unter dem Titel „Graf Zeppelins Fernfahrten“ im Verlage der Graphischen Kunstanstalt von E. Schreiber in Stuttgart erschien. Einen guten geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Zeppelinschen Luftschiffe und die technischen Fortschritte, die bei ihnen gemacht wurden, bietet das künstlerisch ausgestattete, leider nur als Manuskript gedruckte Werk, das die Mitarbeiter des Grafen Zeppelin ihm 1913 zu seinem 75. Geburtstage widmeten. Es trägt den schlichten Titel „Das Werk Zeppelins“ und enthält in gedrängter Form so ziemlich alles, was sich damals an technischen Einzelheiten öffentlich sagen ließ. Über die erfolgreichen Fahrten der „Zeppeline“ im Kriege gibt es eine Reihe kleiner mehr oder weniger guter Monographien. Weitaus die beste ist Friedrich Ottos grandiose Schilderung „Heimkehr“, enthalten in seinem Buche „Die fliegenden Pioniere“, erschienen bei Georg Müller in München. Ferner hat Dr. A. Saager unter dem Titel „Zeppelin. Der Mensch, der Kämpfer, der Sieger“ eine Anekdotensammlung im Verlag von Robert Lutz, Stuttgart, erscheinen lassen. Während die gutgemeinten, aber meist herzlich unbedeutenden Lebensbeschreibungen des Grafen Zeppelin, die meist nur allgemein bekanntes Material benutzen, gut und gern übergangen werden können, darf ein Buch nicht vergessen werden, da es gewissermaßen den Auftakt zu der ersten Fernfahrt eines Zeppelinschen Luftschiffes im Jahre 1908 bildete. Wie 1913 die Landung des „LZ IV“ in Lüneville gewissermaßen in der französischen Presse vorspukte, da drei Tage vorher am 1. April ein Blatt in Mezières sich den „Aprilscherz“ leistete, eine Stunde weit von der Stadt sei ein Zeppelin gelandet, so wies Emil Sandts gewaltiges Buch „Cavete!“ geradezu prophetisch auf die Bedeutung der Luftwaffe hin. Und der Verfasser dieser „Geschichte, über deren Bizarrerien man ihre Drohungen nicht vergessen soll“, war es auch, der uns als Augenzeuge einen noch heute ebenso lebensfrisch wie damals anmutenden Bericht über die erste Fahrt von Friedrichshafen nach Luzern gegeben hat, der auch den weiteren Ausgaben seines Buches jetzt angeheftet ist. Sehr reichhaltig ist die Zeppelin-Literatur also noch nicht. Sie wird es vorläufig auch vielleicht nicht werden.

P. R. Aspera.

**Philosophie und Krieg. I.** So außerordentliche Wirkungen der Weltkrieg ausgelöst hat, so wenig scheint von ihm die Philosophie der Gegenwart berührt zu sein. Die führenden Philosophen Deutschlands haben zu ihm nicht als Vertreter ihres Fachs, sondern als Laien, d. h. genau so Stellung genommen wie jeder andere Wissenschaftler, der seine Gedanken über den Krieg glaubt darlegen zu müssen. Sie haben sich dabei sogar oft in fremdes Gebiet gewagt und bald als Historiker, bald als Politiker gesprochen und geurteilt. Einige von ihnen haben immerhin Fragen der Geschichtsphilosophie, Ethik, Religionsphilosophie behandelt, aber die Problematik des Krieges selber hat niemand von ihnen aufgerollt. Das kann kein Zufall sein. Vielleicht hat einer der jüngeren Philosophen (Bergmann) recht, wenn er behauptet, Philosophie des Krieges sei ein Unding. Und doch ist eine Philosophie des Krieges wiederholt versucht worden. Ja, das Beste, was über den Krieg von hoher Warte aus geschrieben ist, muß als eine Art Philosophie des Krieges bezeichnet werden, wenngleich der Verfasser diese Bezeichnung merkwürdigerweise nicht gewählt hat. Freilich jene anderen Versuche, eine Philosophie des Krieges zu geben, dürfen letzten Endes als gescheitert betrachtet werden. Aber die Tatsache bleibt bestehen, daß der Krieg eine Problematik zu enthalten scheint, die es philosophisch zu begreifen gilt, daß aber die führenden Philosophen an diesen Fragen und überhaupt an der Möglichkeit, den Krieg philosophisch zu erfassen, vorübergegangen sind. Daß der Krieg über sich hinausweist, geht schon daraus hervor, daß er z. B. in der Religion und in der Kunst eigentümliche Wirkungen ausgelöst hat. Freilich, über Dauer und Art seiner schöpferischen Einflüsse läßt sich heute gar nichts sagen, aber es wäre doch merkwürdig, wenn allein die Philosophie von den Wirkungen des Krieges unberührt bleiben sollte. Die Frage, ob der Krieg, seine Erlebnisse und Geschehnisse, die philosophische Forschung wegweisend und problemgebend umgestalten wird, kann noch nicht behandelt werden. Nur die seelischen Wirkungen des Krieges sind Gegenstand ausgedehnter psychologischer Untersuchung geworden. Aber die zweite, entgegengesetzte Frage, welches denn die Problematik des Krieges für eine philosophische Betrachtungsweise sei, kann schon jetzt in Angriff genommen werden. Unter den führenden Denkern der Gegenwart hat zunächst der Senior unseres Faches, Wundt, an Fichte anknüpfend, über den „wahrhaften Krieg“*) eine philosophische Rede gehalten, in der er kraftvoll und in durchsichtiger Klarheit das Ethos unseres Krieges zu bestimmen sucht; er hat in der Schrift über die „Nationen und ihre Philosophie“*) eine Charakteristik der Philosophen und ihrer Systeme gleichsam vom völkerkundlichen Standpunkt aus gegeben. Wie dort Fichte, so ist hier Anreger des Gedankens, wie es scheint, Kant, der öfter ähnliche Charakteristiken, nur in anderer Formulierung und in anderer Wendung, angedeutet hat. Fichtes Reden an die deutsche Nation und Kants Schrift vom ewigen Frieden zeigen, wie die Probleme des Krieges philosophisch gestellt und der Lösung näher geführt werden können. Ist auch bei dem einen nur die Idee, bei dem andern das Ethos wirksam geblieben, so ist ihre Tat doch eben der Beweis philosophischer Denkart gewesen. Eucken hat in seiner Studie über „die weltgeschichtliche Bedeutung des deutschen Geistes“**) die Lage der vom Krieg erfüllten Gegenwart wie stets geistvoll charakterisierend, vom Standpunkte seiner wirklich erlebten, nicht bloß gedachten Philosophie aus zu deuten versucht. Er ist der einzige, der die Eigentümlichkeit der deutschen Philosophie mit der Kultur und Geschichte und damit indirekt auch mit dem Weltkrieg in Zusammenhang zu bringen versteht. Von hier aus wäre der Zugang zu einer Philosophie des Krieges leicht zu gewinnen. Der jüngst verstorbene Windelband hat ein Fragment einer Vorlesung über Geschichtsphilosophie hinterlassen, die weit an die angedeuteten Fragen heranführt und öfter an eine philosophische Betrachtung auch des Krieges anklingt. Freilich lag eine besondere „Kriegsphilosophie“ kaum im Plane seiner Vorlesung. Eine merkwürdige Art, über die Dinge zu philosophieren, hat bekanntlich Natorp, der wirksamste Vertreter der Marburger Schule. Wer die lange Wanderung durch das oft wenig interessante Detail seiner vier Kriegsaufsätze nicht scheut, wird besonders am Ende mehrere feinsinnige Deutungen unserer Leistungen im Kriege finden, die auf eine tiefere Begründung des Kriegserlebnisses hinweisen; freilich ein systematischer Zusammenschluß der einzelnen Gedanken ist nicht erreicht, vielleicht auch nicht gewollt. Wenig befriedigend wirkt der zu allgemein gehaltene Versuch Külpes, das Ethische im Kriege gleichsam in moralphilosophischer Darlegung herauszuarbeiten. An manchen Punkten berührt seine kleine Schrift „Ethik und der Krieg“*) tiefe Probleme, aber die rasche Erörterung eilt, weil sie prägnante Formulierungen vermeidet, an den eben gestellten Fragen ohne greifbaren Gewinn vorüber. Viel besser ist dieser Aufgabe der Theologe Titius in seinen vorzüglichen, gehaltvollen „Ethischen Betrachtungen“ gerecht geworden. Diese Schrift, die das Stoffliche in bewundernswürdiger Weise meistert, enthält mehrfach Ansätze zu einer philosophischen Betrachtung der angedeuteten Probleme. „Über das Eigentümliche des deutschen Geistes“ hat in geistvoller, anregender Art Cohen gehandelt. Er will die eigentümliche Wirksamkeit des deutschen Geistes auf allen Kulturgebieten, insbesondere auch in der Philosophie herausarbeiten. Fast alle Probleme der Kulturphilosophie werden von ihm berührt, besonders wirkungsvoll ist die Betonung der außerordentlichen, überragenden Bedeutung Kants vor allem in der Ethik und eine tiefgründige Analyse des deutschen Idealismus. Für unser Thema ist von besonderer Wichtigkeit der Hinweis auf die indirekten Einwirkungen der Philosophie Kants auf die Entstehung der deutschen Heerverfassung. Der bekannte Verfasser des Werkes vom Kriege, Clausewitz, wurde nach Berlin geschickt, um bei Kiesewetter Vorlesungen über die Kantische Philosophie zu hören. Von Boyen, dem der Entwurf der preußischen Heeresverfassung verdankt wird, war ein unmittelbarer Schüler Kants. Es wäre eine reizvolle Aufgabe, diesen Zusammenhängen weiter nachzugehen, zu zeigen, wie der „Militarismus“ tatsächlich mit der größten deutschen Philosophie sehr innige Berührungspunkte hat. Viel näher lag natürlich, die Bedeutung Fichtes für den gegenwärtigen Krieg nachzuweisen. So hat sich u. a. auch Riehl die Aufgabe gestellt, von 1813 durch Fichte hindurch Verbindungsfäden zu 1914 zu ziehen. Daß hierbei besonders das patriotische und erzieherische Moment betont werden mußte, liegt auf der Hand. Es ist deshalb auch zu verstehen, daß die Frage, inwieweit der Krieg als Erzieher wirksam sei, auch unabhängig von der historischen Grundlage behandelt werden konnte. Wir besitzen über das Thema „Der Krieg als Erzieher“ z. B. Vorträge von Elsenhans und Ziegler. Neben Kant und Fichte ist natürlich auch Nietzsche des öfteren herangezogen, entweder, um seine Philosophie auch für den Krieg wirksam zu gestalten, oder umgekehrt, um die Gleichsetzung der deutschen Geisteskultur mit dem Wesen seiner Lehre abzulehnen. Daß außer den führenden Philosophen auch die jüngere Generation in Reden und Aufsätzen zu den Problemen des Krieges Stellung genommen hat, ist selbstverständlich. Aber auf die Schriften z. B. von Medicus, Misch, Reininger u. a. näher einzugehen, fehlt hier der Raum. Ebenso muß ich es mir versagen, neben den oben erwähnten Denkern noch etwa Joël oder Jerusalem wegen ihrer kulturphilosophischen oder soziologischen Betrachtungsweise des Krieges heranzuziehen. Auch die „philosophierenden Laien“ wie Joh. Müller, Chamberlain, Horneffer oder die in diesem Falle „philosophierenden Theologen“ wie Troeltsch, Scholz, Seeberg, Dunkmann u. a. müssen hier unberücksichtigt bleiben. Denn alle, auch die oben erwähnten führenden Denker haben ja eine eigentliche Philosophie des Krieges nicht versucht, wenn sie auch fast alle mehr oder weniger Ansätze zu einer philosophischen Betrachtungsweise des Krieges dargeboten haben.

In einem zweiten Aufsatz werde ich die eigentümlichen Probleme einer Philosophie des Krieges kurz skizzieren.

Dr. Bruno Jordan.

*) Verlag Alfred Kröner, Bremen-Leipzig. **) Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart.

*) S. Hirzel, Leipzig.

**Victor von Fritsche: „Miniaturen aus alter und neuer Zeit“.** Mit 40 Bildbeigaben. Verlag Georg Müller, München 1916. Gebunden 7 Mark.

Es sind gesammelte historische Aufsätze, die der Verfasser in diesem Bändchen bietet, leicht und anmutig hingeworfen, wie es die Miniaturmalerei verlangt. Manche Porträte treten merkwürdig lebendig aus ihrem Rahmen heraus, vor allem jene, mit deren Vorbildern der Verfasser selbst in Berührung gestanden hat. Aber auch dort, wo uns vertraute Gestalten der Geschichte auf die Szene treten, wie August der Starke, Peter der Große, Kaiserin Josephine u. a., weiß er sich sorgfältig von allem Raisonnement fernzuhalten und die geschilderten Personen durch ihre rein menschlichen Eigenschaften auf den Leser wirken zu lassen. Besonders gern verweilt er im rauschenden Gepränge des Hoflebens; so führt er uns an die Höfe der Kaiser Leopold II. und Franz II., zaubert uns ein Fest bei der Fürstin Pauline Borghese vor und weckt die Erinnerung an glanzvolle Veranstaltungen während des zweiten Kaiserreichs. Zum Schluß sind noch einige Stimmungsbilder und Skizzen angefügt, die Episoden aus dem gegenwärtigen Kriege enthalten.

Dr. V. Tornius.

**Elisabeth Braunhoffs Romane: „Die Verwandlungen der Ellida Rottorf.“ – „Die Jakobskinder.“** Verlag Egon Fleischel & Co., Berlin. Preis geheftet 4 Mark, gebunden 5 Mark.

In den beiden Romanen Elisabeth Braunhoffs erfüllen sich Frauenschicksale; in beiden werden Frauen ihrer selbst innerst bewußt und reifen durch Schmerzen und Erlebnis zum Triumph einer Leben besiegenden Klarheit. In der psychologischen Führung dieser Entwicklungen zeigt Elisabeth Braunhoff eine frühe Meisterschaft; sie stellt kühn, sicher, zielbewußt dar, mit fast männlicher Kraft und Rücksichtslosigkeit. – Ellida Rottorf ist Schauspielerin. Sie wird in mannigfaches Liebesgeschick geworfen; auch Niederungen durchzukosten, wird ihr nicht erspart. Sie droht sich zu verlieren, erschöpft von Taumel und Enttäuschung. Aber der Adel ihrer inneren Art trägt sie wieder empor. Wenn auch das Leben an ihr zerrte, der Kern ihres Seins bleibt unberührt und geht bereichert aus dem Strudel hervor. Diese Frau muß zugleich die Tragik des schöpferischen Schauspielers erleiden. Sie rettet sich zu starker, schicksalsbewußter Entsagung. „Ich lasse Dich nicht, Du segnest mich denn“, das ist die Forderung der „Jakobskinder“ an das Leben. Ringende sind die Menschen dieses Romans; und das wird ihre letzte Erkenntnis, daß die Segnungen des Lebens nicht ertrotzt werden können, sondern daß dieses in seiner Vielgestaltigkeit tapfer ergriffen werden muß. Es gibt nicht nur ein Ziel und nicht nur ein Glück. Beide Romane sind Bekenntnisbücher; trotz allem Wissen vom Leben weht in ihnen eine daseinskräftige Weltbejahung, ein unverwüstlicher Lebenswille. Die Verbindung von Elementarem und Geistigem erinnert an Ricarda Huch. Manchmal scheint diese Geistigkeit in die Menschen selbst einzugehen, daß sie sich gleichsam über sich selbst hinausheben. Der erste Roman treibt wie im Strome dahin; die Geschehnisse drängen sich und überstürzen sich fast; der zweite ist in der Komposition reifer und gesicherter. Elisabeth Braunhoff gehört zu den besten Hoffnungen unserer Romanliteratur.

Dr. Friedrich Sebrecht.

## Eingegangene Bücher.

**Hauser, Dr. O.:** Der Mensch vor 100000 Jahren. Mit 95 Abbildungen und 3 Karten. 143 S. Leipzig, F. A. Brockhaus. Geh. 3 Mk.

**Petersen, Elly:** Kochbuch 1916. Ein Kriegskochbuch, auch für fleisch- und fettlose Tage. 287 S. Dachau, Der gelbe Verlag. 2,20 Mk.

**Vierkandt, Prof. Dr. A.:** Staat und Gesellschaft in der Gegenwart. 161 S. Leipzig, Quelle & Meyer. 1,25 Mk.



Verlag von J. J. Weber in Leipzig, Reudnitzerstraße 1–7.

# Illustrirte Zeitung

Nr. 3847. 148. Band.





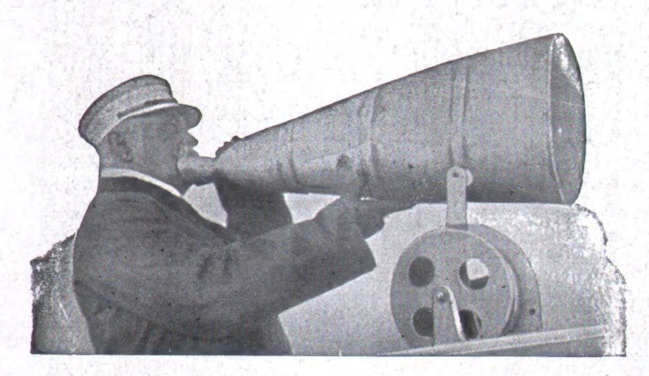
Die Beisetzung der Leiche des Grafen Zeppelin in Stuttgart am 12. März: Der Trauerzug auf dem Pragfriedhof.

Hinter dem Sarge König Wilhelm II. von Württemberg, dessen Unterstützung Graf Zeppelin die Vollendung seines Werkes in erster Linie zu verdanken hatte.

(Hofphot. H. Hildenbrand, Stuttgart.)

# Graf Zeppelin.

## Zur Charakteristik seiner Persönlichkeit. / Von Emil Sandt.



Zeppelin gibt ein Kommando durch das Megaphon.

Aus jener Region des Alls, in der für die ständige Wiedergeburt der Menschheit gearbeitet wird, war wieder einmal ein Strahl auf die Erde herabgezuckt. „Strahl“ ist ein Begriff; kein Name. Wenn ein solcher Strahl sich zu einem Menschen verdichtet und ein ganzes langes Menschenleben zum Träger seiner Leuchtkraft macht, dann pressen wir solchen Strahl in unsere irdische Registratur und geben ihm einen Namen. Moses, der große Gesetzgeber, war ein solcher Strahl; Aristoteles war einer; Karl der Große; Franz von Assisi und Luther waren Strahlen. Sie und so manche andere kamen aus der uns unbekannten, rätselhaften Region herübergeblitzt, die anscheinend aller Stumpfheit der Massen zum Trotz in unablässigem Mühen bestrebt ist, den Menschen die Möglichkeit zu bringen, nicht nur vorwärts, sondern auch aufwärts zu steuern. Und wenn einmal ein solcher Strahl beim Aufprallen zersplitterte und im weiten Umkreise herrlich leuchtende Funken verstreute, rieb sich die ewig erstaunte Menschheit die Philisteraugen; und spätere Geschlechter, die sich nicht an etwas „Einzelnes“ klammern konnten, erkannten jenes Feuer dankbar an und nannten dann die ganze aufglühende Zeit „Renaissance“. – Aber ein Strahl war es immer gewesen.

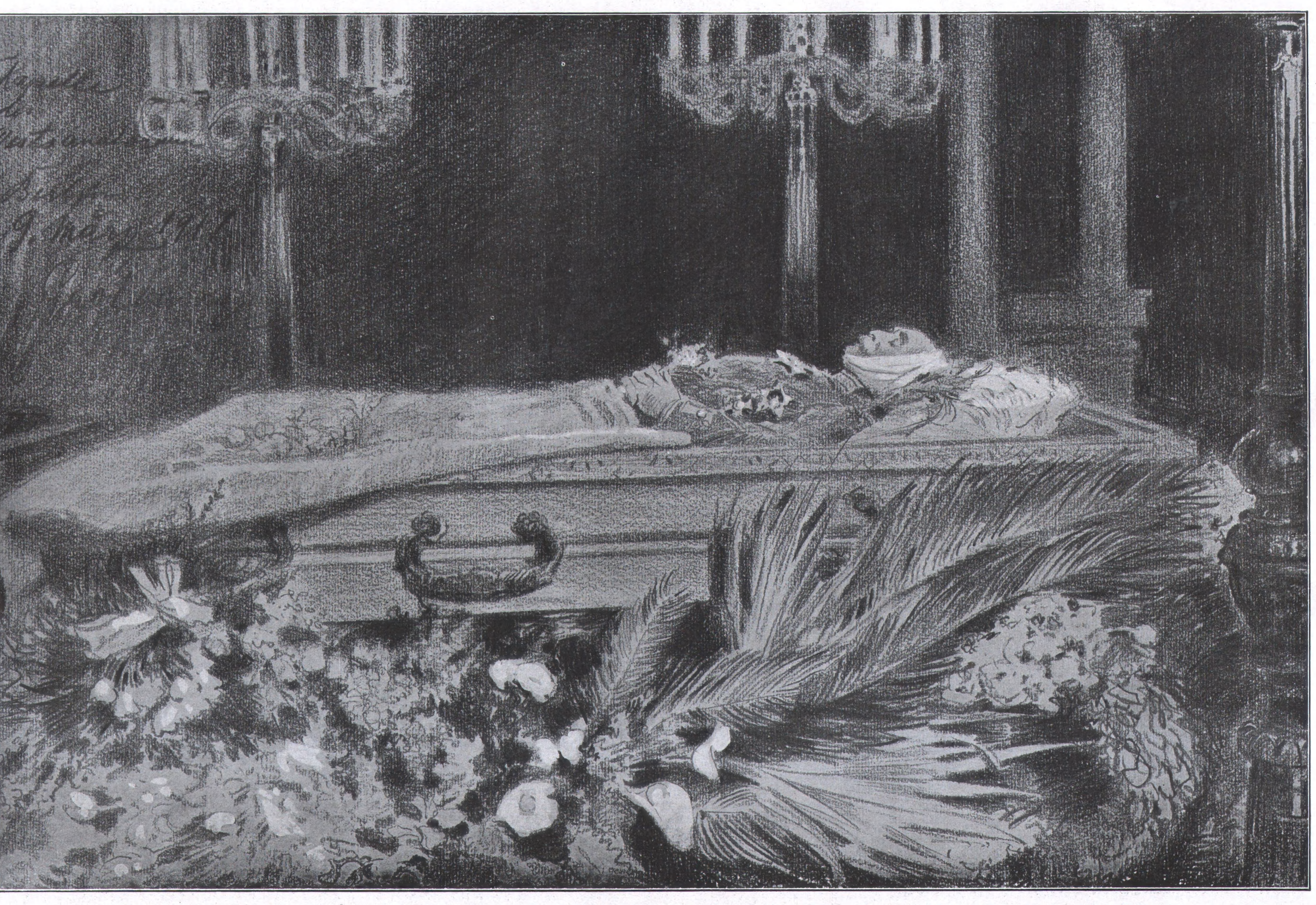
Gibt es in dieser Welt der Zusammenhänge, der tausend voneinander abhängigen Gewalten und Erscheinungen etwas, das „einzig“ ist, etwas, das ohne Schattierung ist, etwas, das nur in einer Farbe glüht? – Nein, auch der Strahl macht keine Ausnahme. Er ist ein Farbenbündel. Die Wissenschaft zählt trocken auf: Rot, orange, gelb, grün, blau, violett. Wir zählen auch auf. Aber es klingt so ganz unwissenschaftlich: Triebmenschentum, Hohn, Lachen, Trotz, Zuversicht, Stolz, Demut, Pflicht, Gottesglaube, Sturm, Bescheidenheit. – Wenn Generationen vergangen sein werden, wird die Erinnerung an Zeppelin nur eine Färbung haben. Er wird der Nachwelt der große Erfinder sein, der verwirklichte, was Tausende von Generationen, die zu den Schatten sanken, träumten und fieberhaft ersehnten; und der die Welt seiner Gedanken mit einer für alle Zeiten vorbildlichen Energie in die Welt der Erscheinungen trug. Wir aber, in deren dichtester Nähe dieser Strahl herabzuckte, wissen noch von anderen Farben. Und es ist nichts anderes als gerade der frohe Umstand, daß wir noch Zeitgenossen dieses Mannes waren, wenn von einem Dutzend Gehirnen, die sich mit seiner Charakteristik beschäftigen, jedes das gleiche Bild in einer anderen Tönung wiedergibt. Vorbildlich war er in allem: als Soldat, als Kämpfer gegen den Feind, als Kämpfer gegen die Stumpfheit der Massen, als Kämpfer gegen den schweren, lückenlosen Zaun der Zünfte; als Triebmensch, der sich in einem Alter, in dem die sonstige Jugend ihre die sozialen Verhältnisse glättenden Examina macht, in die wirbelnden Strudel des Niagara stürzt, weil seine durstigen Augen hofften, von einem auf anderem Wege nicht erreichbaren Felsen eine ganz besondere Aussicht zu genießen; und der in Louisiana in mühseliger Wanderung durch den Urwald Ratten aß, von denen er in kühler Rede selbst erzählte, daß sie zwar roh, aber immerhin tot gewesen seien – „aber wir hatten keine Möglichkeit, Feuer zu machen“, und das zu einer Zeit, in der er nach seiner Wahl ebensogut im Kasino daheim hätte dinieren können. Mit dem einfachen und auch leicht gefundenen Worte „Abenteurerlust“ ist diese Seite seiner Erscheinung nicht umfaßt – und nicht nur nicht das – sie wird überhaupt nicht damit getroffen. Es ist eine der glühenden Schattierungen dieses zuckenden Strahls. Und ganz seltsam, dieser Mann, der auf jedem seiner vielen Gebiete ein Superlativ war, lehnte jeden akustischen Superlativ ab. Der Mann der sprühenden Taten trug eine unüberwindliche Abneigung gegen den Tanz der Worte in sich. Weit entfernt, ein „glänzender“ Redner zu sein, war er nicht einmal das, was man einen guten Sprecher nennt. Das hinderte ihn nicht, ein sehr fesselnder Unterhalter zu sein. Aber für das, was man eine Rede oder gar eine öffentliche Rede nennt, war das Gefühl in ihm wohl zu stark, wie blaß, wie unsäglich blaß jede gesprochene Modulation gegen die Bilder war, die in schweren Farbentönen in ihm wogten. Und trotzdem: seine Sätze waren eigenartig farbig. Wir saßen einmal beieinander. Es war unten am Bodensee. Ich war von Hamburg gekommen. Und er erzählte von Hamburg. „Es war ein richtiger nebliger Morgen,“ so sagte er ungefähr, „wissen Sie, was man so Hafensilber nennt. In Hamburg. Der Kaiser war da. Und es war ein kleiner Dampfer für eine Hafenfahrt bereitgestellt. Ich war der Einladung gefolgt. Ein bißchen früh. Und schlenderte auf dem Dampfer umher. Die Luft war graugelb geworden. Na – und die Laternen, die hingen wie Apfelsinen in ihr. Wenn einer aus dem Nebel auf einen zukam, war's, als wenn er sich vom Dunst losschälte. Ich ging an die Kommandobrücke und sah hinauf. Ich stand dabei am Fuß der steilen Treppe. Da oben stand jemand; so eine Pelerine um. Und einen ziemlichen Sturmhut auf. Es gibt doch so bestimmte Linien. Wissen Sie, das weiß man ja, – denn die gibt's nur einmal. Ich seh' dahin. Und sinne und sinne. ›Das war doch mal! – Das war doch mal!« Und da dreht sich der da oben langsam um, und ich bekomme sein Profil zu fassen. Das hatte ich auch schon gesehen. Und genau so. Zackig und doch ruhig. Das war lange her. Ich klimme die Treppe hinauf und lege ihm die Hand auf die Schulter. Karl Schurz steht vor mir.“ – Mehr sagte Zeppelin nicht. Dafür, daß sich hier unvermutet zwei begrüßen konnten, die mehr als ein Menschenalter früher jenseits des großen Wassers schwere Tage und bittere Nächte durchgekostet hatten, dafür, daß hier der große Deutsch-Amerikaner, der General Karl Schurz, dem Mann die Hand drückte, dem er einen Freibrief für seinen Tatendrang und alle qualifizierten Todesarten ausgestellt hatte, dafür waren mehr Worte zu wenig. Und erinnern wir uns: Jener Feldzug des Generals ging zu Ende. Aber weder der zerstampfte Kampfplatz noch der Diplomatentisch hatten die Gewalt, zu sagen: Es ist genug. – Das Triebmenschentum, das von der Kultur her kam, sonderte sich sogar von der Zivilisation ab und stieg unbekümmert und durstig in den Urwald. Zeppelin kannte Ventile; Bremsen kannte er nicht. – –

Als die Zeit kam, da er „militärisch“ in den Ruhestand trat, war doch auch die Zeit gekommen, in der er, seine Siesta haltend, aus halb geschlossenen Lidern seine Blicke hätte über die Orden flimmern lassen können, die auf seidenen Kissen unter geschliffenen Glasdeckeln lagen. Dieser Träger einer weithin leuchtenden Fackel ging auf die Wanderschaft, und wenn einer noch auf dem Standpunkte sozialer Rangordnung steht, – er ging nicht nur auf die Wanderschaft, – er stieg in die Niederung. Letzten Endes, zieht ab alles, was er an Plus in sich trug, sein stürmisches Wollen, seine felsenfeste Überzeugung von der Güte seiner Erfinderideen, seine Bereitschaft, Hürden zu überrennen, Dämme zu überfluten, – er war doch ein zu klarer Kopf, um nicht nur zu wissen, daß die Außenwelt ihm entgegenstehen würde, sondern auch um zu wissen, daß ihm aus seiner inneren Welt, aus seiner Erfindung heraus schwere finstere Tage steigen würden. Und gerade das macht ihn zu einer sich über die Masse der Zeitgenossen weit hinaushebenden Erscheinung: Er trug tief in sich das stolze Bewußtsein, daß er sich niemals verlieren würde. Darin liegt die wurzelechte Kraft. Unsere Enkel werden ihn als den großen Erfinder preisen; und es mag eine späte Zeit kommen, wo man nicht mehr glaubt, daß ein Zeppelin wirklich existiert hat; wo dieser Name ins Reich der klingenden Märchen hinaufsteigt. Aber wir, die wir ihm nahe waren, wir wissen von dem Manne, und wir wissen, daß der Mann als Mensch niemals größer war als in den Momenten, in denen seine Sache am Zerschellen war. Vor mir liegt ein Brief, den er an mich schrieb in der Erinnerung an eine der verhängnisvollsten Minuten seiner Erfinderlaufbahn. Wer glaubt, Echterdingen sei eins jener Erlebnisse gewesen, die seine Lebenslinie zum Zittern gebracht hätten, der irrt sich. Zeppelin hatte die zwölfstündige Schweizerfahrt gerade hinter sich, und Echterdingen lag am Schlusse einer bis dahin beispiellosen internationalen Parade in den Lüften. Nein, seine schwersten Erschütterungen schlugen ihre Wellen nach innen. Und wie einzig hat dieser seltsame, seltene Mensch sie getragen. Es war im Januar 1906. Äußerlich kalt und mit der brennenden Flamme im Herzen hatte Zeppelin die Möglichkeiten zu einem neuen Luftschiff geschaffen. In schweren Tagen und in unruhvollen Nächten, in denen, wie er mir schrieb, kein Schlaf in seine Augen kam. – Und endlich war es ihm gelungen. Und alle, alle Hoffnung setzte er auf dieses sein jüngstes Geschöpf. Da kam der Tag im Algäu. Man kann es nicht erzählen; oder es ist unrecht, eigene Worte gebrauchen zu wollen, da nichts besser geeignet ist, die eiserne Selbstbeherrschung dieses Mannes zu beleuchten, als die Zeilen, die von seiner Hand stammen: „Bei der Landung hat das Luftschiff keinerlei Beschädigung von Bedeutung erlitten. Ernsterer Schaden ist erst ein paar Stunden später durch einen das Fahrzeug seitlich treffenden Wind angerichtet worden. Die Beschädigungen waren aber keineswegs derart, daß die Verbringung nach Manzell und seine Wiederherstellung dort nicht leicht möglich gewesen wären. Die gänzliche Zerstörung habe ich am folgenden Tage nur angeordnet, weil mir irrtümlicherweise glaubhaft gemacht worden war, das Luftschiff habe bei seiner Fahrt weniger als 12 Sekundenmeter Geschwindigkeit gezeigt, während ich mindestens 14 erwartet hatte. Unter diesen Umständen durfte ich nicht hoffen, die Mittel zur Wiederherstellung und zur Fortsetzung der Versuche zu erlangen.“ Und er stand aufrecht dabei, als die schweren Axthiebe unbarmherzig auf den Traum seines Lebens fielen. War das nun die Tragik? – Nein, sie stieg anders herauf; mit einem Gesicht, das vielleicht auch den Stärksten zwingt, die Fäuste gegen die Augen zu pressen. Jene, die in eisiger Kälte auf den überwehten Feldern des Algäus in den Knien hockten und mit fiebernden Köpfen die erreichte Geschwindigkeit des Luftschiffs ausgerechnet hatten, hatten sich verrechnet. In Friedrichshafen, in Ruhe, in der stillen Stube erwies sich's, es waren doch 14 Sekundenmeter gewesen. –

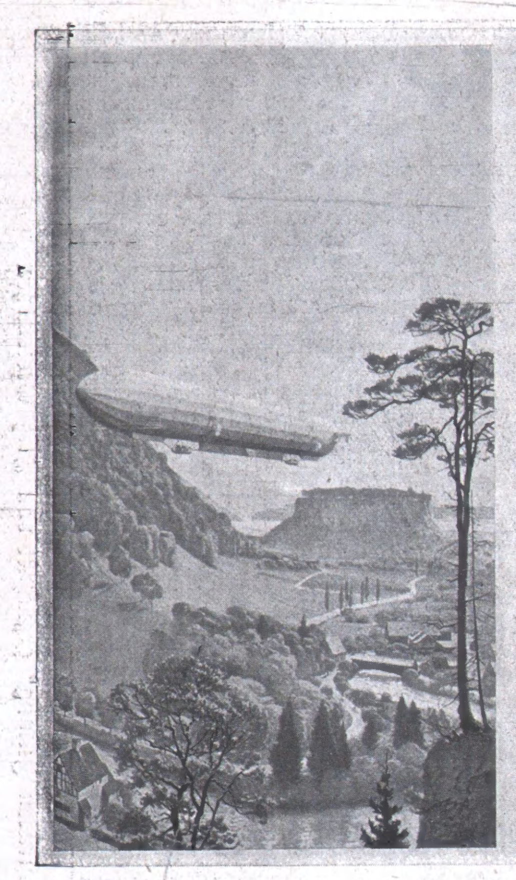
Bankerott, – um einen Rechenfehler. – Ist da in diesem Edelmann etwas zerrissen? – Ist der Soldat auf das Blachfeld gesunken? – Hat der Kommandant die Fahne eingezogen? – Ja, – es geht wohl auch um das Kleine, das Menschliche: Hat der vom Schicksal Genarrte in wühlender Empörung jene verantwortlich gemacht, die mit steifgewordenen Fingern in den Rätseln der Algebra umherirrten? – Nichts, nichts von alledem. Der Graf Zeppelin, der zwei Jahre später beispiellosen Triumphen gegenüber nicht einen Augenblick seine vornehme, bescheidene Zurückhaltung verlor, hat auch für seine verzweifelten Mitarbeiter damals kein hartes Wort gehabt. Er ist es gewesen, der sie getröstet hat.

Wie weit muß man umhersuchen, um diese erstaunliche Größe zu finden! – Wir Menschen sind ja gewohnt, nach Quellen zu graben. Man fragte sich immer wieder: Woher kam diese nicht zu brechende Kraft; woher dieses Vertrauen, das durch nichts erschüttert werden konnte? Und dem, der mehr als nur einen Tag oder zu mehr als zu nur einem Besuch um ihn sein durfte, dem löste sich bald das Rätsel. Zeppelin war bis in die letzte Fiber seines Empfindens ein gottergebener Mensch. Kein Tag, an dem er nicht betete, und kein Ereignis, für das er nicht seinem Gott dankte; und – man muß es hinausschreien in eine Zeit, die sich zu klug dünkt, um „glauben“ zu können – für seine Niederlagen hat er seinem Gott nicht weniger gedankt als für seine Triumphe. Und hier liegt auch der Grundstock dessen, was den Menschen Zeppelin so liebenswert machte: seine gewinnende Bescheidenheit. Einmal wurde einer seiner Verwandten in einem kleinem Orte Mecklenburgs begraben. Zeppelin stand längst im Zenit seines Ruhmes. Jedes Schulkind kannte seinen Namen. Die Kinder tanzten nach den Reimen auf Zeppelin. Bilder von ihm zierten jede Bauernstube. Und Ferdinand Graf v. Zeppelin zog wie jeder andere seinen Hut und stellte sich dem Geistlichen bei der Trauerfeierlichkeit vor. „Zeppelin.“ Immer recht betrachtet: Der Könner ohne Pose. Sein Glaube war es, der ihn nie verzagen ließ; aber auch sein Glaube war es, der ihn immer in einer würdigen Demut hielt. „Mit unsrer Macht ist nichts getan, wir sind gar bald verloren. Es ficht für uns der rechte Mann, den Gott selbst hat erkoren.“ Was heute mit vielem Klingklanggloria als Rückschritt hingestellt wird, das hat diesen ausgeprägten Vertreter und Träger des Fortschritts zu seinen beispiellosen Siegen geführt; ihn sie nicht nur erringen, nein, sie ihn auch ertragen lassen. Auch Siege wollen ertragen werden.

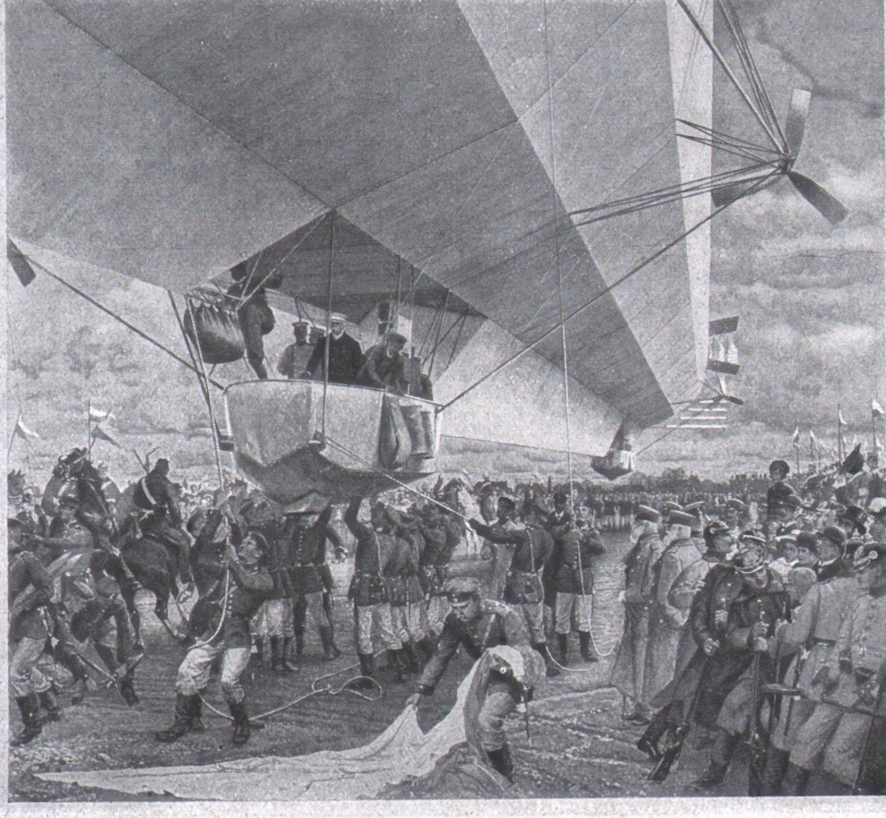
Schauen wir zurück auf jene einzelnen, die einen Blendglanz über die Menschheit ausgossen, so werden wir bald finden, daß sie alle eins eint: die in tiefer Liebe zu Gott gegründete Liebe zur Menschheit. Wir werden niemanden finden, dem es gelang, dauernde Spuren zu hinterlassen, wenn er nicht dieses eine Erfordernis erfüllte. Je mehr die rein menschlichen Färbungen an jenen Gesandten des Weltenthrones erblassen, um so klarer erscheinen sie uns in einem Ewigkeitsleuchten. Vielleicht können wir auch froh darüber sein, daß wir noch Schulter an Schulter mit einem dieser Großen standen; für spätere Geschlechter wird sich alles ins Riesenhafte recken, und was in der Vergangenheit ein Strahl war, wird in der Zukunft ein Symbol sein.



Graf Zeppelin auf dem Totenbett in der Kapelle des Westsanatoriums zu Charlottenburg. Im Auftrage der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ gezeichnet von Fritz Grotemeyer.



Auf der Fahrt nach der Schweiz.



Landung auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld bei München.



Nachtfahrt über dem Bodensee.

Die historischen Luftfahrten des Grafen Zeppelin.

Nach dem vom Prinzregenten Luitpold von Bayern dem Deutschen Museum in München gestifteten Gemälde von Professor M. Zeno Diemer. (Photographieverlag Gustav Eyb, Stuttgart.)

# Graf Zeppelin und Friedrichshafen.

Vielfache Fäden sind es, die den genialen Erfinder des lenkbaren Luftschiffs mit der freundlichen Stadt Friedrichshafen am Bodensee verbanden, und die sich mit der wachsenden Größe seines Werkes immer fester knüpften; denn mehr als ein Vierteljahrhundert hindurch hat der Graf hier alle Freuden und Leiden seines Ringens um das große Ziel durchlebt.

Schon in der frühesten Kinderzeit begannen die Beziehungen des jungen Grafen, der in Konstanz in dem ehemaligen Dominikanerkloster, dem jetzigen Inselhotel, geboren war, zu Friedrichshafen, wenn er etwa an der Hand des Vaters dem Königsschloß daselbst einen Besuch abstatten oder von hier aus unter der Obhut des treuen Hauslehrers, des Vikars Moser, eine Ferienreise durch Württemberg antreten durfte. Später mag der junge Offizier, wenn er als Flügeladjutant des Königs von Württemberg in dem Park der Sommerresidenz an den Ufern des Schwäbischen Meeres weilte, oft und viel darüber nachgedacht haben, ob sich diese blinkende Wasserfläche wohl zu Versuchen für die Luftschiffahrt eigene; denn er hat es selbst gesagt, daß ihn der Gedanke an das Problem des lenkbaren Luftschiffs nicht mehr verlassen habe, seit er im amerikanischen Sezessionskrieg, den er als junger Leutnant mitmachte, zum erstenmal eine Rekognoszierungsfahrt in einem Freiballon ausgeführt hatte. Kaum hatte der inzwischen zum Generalleutnant emporgestiegene Graf den militärischen Dienst quittiert, als er sich schon mit der ihm eigenen zähen und unbeugsamen Energie der Verwirklichung seiner Idee hingab. Und nun fand er die wirksamste Unterstützung durch seinen König. Dieser stellte ihm für seine Versuche in liberalster Weise das Ufergelände seiner Domäne Manzell bei Friedrichshafen zur Verfügung; denn der Graf hatte die Notwendigkeit erkannt, daß für das ungefährdete Herausbringen des Luftschiffs aus der Werkstätte eine drehbare Halle erforderlich sei, die sich stets genau in die Richtung des Windes einstellte, was am einfachsten durch eine schwimmende und um ein festes Pivot drehbare Halle zu erreichen war. So entstand dort, eine halbe Stunde westlich von Friedrichshafen, das mächtige schwimmende Gebäude, das viele Jahre hindurch gleich einem Wahrzeichen die staunenden Blicke der auf den Dampfern vorüberfahrenden Fremden unwiderstehlich auf sich zog.

In dieser Halle wurde vom Grafen unter dem Beistand seiner getreuen Mitarbeiter hart und emsig gearbeitet, Versuch auf Versuch gemacht, bis endlich im Jahre der Jahrhundertwende zum ersten Male ein wirklich lenkbares Luftschiff unter dem Jubel einer vieltausendköpfigen Menge in das Reich der Lüfte emporstieg. Und es ist wunderbar, und es zeugt von dem klaren Blick des genialen Erfinders, daß trotz aller späteren Veränderungen und Verbesserungen die Grundprinzipien jenes ersten Schiffes: der starre Körper aus dem leichtesten bekannten Metall, dem Aluminium, seine schlanke Form, die Einteilung in eine Anzahl gleichartiger Gaszellen, der getrennte Betrieb in mehreren Gondeln und vieles andere, bis heute unverändert dieselben geblieben sind. Im Hotel „Deutsches Haus“ in Friedrichshafen, das sich später mit Genehmigung des Grafen stolz den Namen „Zeppelin-Hotel“ beilegen durfte, hatte der Graf, wenn auch nicht seinen ständigen Wohnsitz, so doch dauernden Aufenthalt genommen, und auch die Bureauräumlichkeiten für die wissenschaftlichen Arbeiten wurden hier anfänglich untergebracht. In diesem einfachen Hause, in diesen bescheidenen Räumen hat der Graf alle die frohen und trüben Tage und Jahre durchlebt, die dem ersten Fluge durch die Luft folgten.

Nach dem ersten erfolgreichen und einigen weiteren Aufstiegen des Luftschiffs trat eine Zeit tiefster Depression ein. Die „Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt“, wie sich das Unternehmen nannte, mußte aus Mangel an Mitteln aufgelöst, das Luftschiff auf Abbruch verkauft werden. Aber die feste Zuversicht und die durch nichts zu brechende Tatkraft des Grafen ließen ihn, im Vertrauen auf das im Prinzip bereits gelöste Problem, trotz aller Anfeindungen und Unglücksfälle fest und sicher auf dem betretenen Wege weiterschreiten, bis endlich der Tag kam (1. Juli 1908), an dem jene erste unvergeßliche schöne Fahrt mit einem neuen stolzen Luftschiff in die Berge der Schweiz und über den Spiegel des Vierwaldstätter Sees ohne jeden Unfall bis zur Rückkehr nach Friedrichshafen vonstatten ging und auch den Ungläubigsten die Augen öffnete, daß jetzt das Reich der Luft erobert war.



Graf Zeppelin vor dem Aufstieg mit den Mitgliedern des Bundesrats und des Reichstags in Friedrichshafen am 4. September 1909.

Der 18. Juli desselben Jahres brachte für Friedrichshafen unerwartet ein großes Fest. Der Lehrkörper und die Studentenschaft der Universität Tübingen trafen an diesem Tage in einem Extrazug, der über 700 Gäste brachte, zur Ehrung des Grafen ein. Die naturwissenschaftliche Fakultät überreichte ihm in feierlicher Abordnung das in der klassischen Sprache Ciceros abgefaßte Diplom als Ehrendoktor. Darauf nahte sich der Zug der Studenten in vollem Wichs zur Huldigung. Es war ein unbeschreiblich farbenreiches Bild, das sich auf dem Platz vor dem „Deutschen Haus“ entwickelte, als die Studenten in ihren bunten Pekeschen sich im Halbkreis aufstellten, die Banner in der Luft flatterten und die Schläger blitzten. Am Abend war großer Festkommers im „Buchhorner Hof“, zu dem auch der König erschien. Als dieser nach verschiedenen Ansprachen als alter Herr der „Schwaben“ einen kräftigen Salamander auf den jüngsten Ehrendoktor kommandierte, da kannte der Jubel keine Grenzen, und bei der Heimfahrt des Grafen spannten die begeisterten Studenten ihm die Pferde aus und zogen den Wagen im Triumph zum Hotel. Das war ein Festtag, wie ihn Friedrichshafen bis dahin noch nicht erlebt hatte, und niemand hätte gedacht, daß ihm so bald ein Tag tiefer Trauer folgen sollte. Am 4. August trat der Graf mit dem neuen Luftschiff die große vierundzwanzigstündige Fahrt an, die als Bedingung für die Abnahme des Schiffs durch die Militärverwaltung gefordert war. Das Luftschiff legte unter der persönlichen Leitung des Grafen in glänzender Fahrt den Weg längs des Rheins über Basel und Straßburg nach Mannheim zurück und trat am folgenden Tag den Heimweg über Stuttgart an. Wegen eines geringen Motordefekts mußte auf der Hochfläche von Echterdingen zu einer, wie man glaubte, kurzen Zwischenlandung herabgegangen werden. Da trat durch die elementare Gewalt eines plötzlich hereinbrechenden Sturmes die schreckliche Katastrophe ein, die das stolze Schiff in wenigen Minuten in Asche verwandelte.

Der erste, der am andern Morgen den Grafen aufsuchte, um ihm Trost zuzusprechen, war sein König. Zugleich überbrachte der Monarch eine bedeutende Summe zu neuen Schritten auf der begonnenen Bahn. Und andere Summen folgten dieser ersten Spende. Schon wenige Tage darauf waren infolge der sofort nach der Katastrophe noch auf dem Felde von Echterdingen begonnenen Sammlung bereits 900000 Mark eingelaufen, und



Die Trauerfeier für den Grafen Zeppelin in der Kapelle des Westsanatoriums zu Charlottenburg am 9. März: Niederlegung eines Kranzes am Sarge durch den Reichskanzler. Nach einer Zeichnung des Sonderzeichners der Leipziger „Illustrirten Zeitung" Fritz Grotemeyer.

nun folgte Summe auf Summe aus Nord und Süd, so daß man anfangs das Geld in einem Zimmer des Hotels zu Haufen schichten mußte, bis beim Abschluß der Sammlung die enorme Summe von sechs Millionen und hunderttausend Mark beisammen war.

Und nun wurde mit neuem Mut und frischer Freudigkeit an die Arbeit gegangen, um die große Gabe zum Heil des Volkes und des Reiches zu verwerten. Aus der Spende errichtete der Graf die „Zeppelinstiftung“ mit der Bestimmung, daß alle Einkünfte daraus der Entwicklung der Luftschiffahrt dienen sollten, und daß eine Million und fünfhunderttausend Mark des Kapitals mündelsicher anzulegen seien. Dann wurde die Gesellschaft „Luftschiffbau Zeppelin“ gegründet, an der sich die Stiftung mit nahezu vier Millionen, der Graf persönlich mit dreihunderttausend Mark beteiligten. Diese Gesellschaft mit ihren Tochtergesellschaften ist es, der die Luftschiffahrt ihren glänzenden Aufschwung verdankt, und die es unter der Führung des Grafen Zeppelin ermöglichte, daß dem Reiche bei Ausbruch und während des großen Krieges eine neue furchtbare Waffe zur Verfügung stand, wie sie keiner der Gegner ins Treffen zu führen vermochte.

Als die neue Gesellschaft ihre Tätigkeit begann, nun nicht mehr bei Manzell, sondern auf einem weiten Gelände am Riedlepark nördlich von Friedrichshafen, da stand ihr glücklicherweise noch ein älteres Luftschiff zur Verfügung; es wurde rasch nach den neuesten Erfahrungen instand gesetzt, und mit ihm wurde eine Reihe glänzender Fahrten ausgeführt. Unter den ersten, die sich dem Schiffe anvertrauten, waren der König und die Königin von Württemberg. Dem vom Königspaar gegebenen Beispiel folgte eine Reihe hoher Fahrgäste, und am 7. November 1908 unternahm der Deutsche Kronprinz auf diesem Schiff von Friedrichshafen aus die bekannte Begrüßungsfahrt nach Donaueschingen, wo damals der Kaiser weilte, auf die als Erwiderung wenige Tage darauf — am 10. November — der Besuch des Kaisers auf der Werft in Manzell folgte, bei dem der Kaiser dem Grafen Zeppelin den hohen Orden vom Schwarzen Adler verlieh und ihn als einen der größten deutschen Männer feierte. Im darauffolgenden Jahr, am 31. August 1909, besuchte Kaiser Franz Joseph von Österreich-Ungarn den König von Württemberg im Schloß zu Friedrichshafen, wobei der Kaiser dem Grafen Zeppelin seine Bewunderung ausdrückte. Bald darauf erlebte Friedrichshafen wieder einen Ehrentag von hoher Bedeutung. Am 4. September desselben Jahres trafen der Bundesrat und der gesamte Reichstag in Friedrichshafen ein, um dem Grafen ihre Verehrung feierlich zum Ausdruck zu bringen. Dieser denkwürdige Tag, während dessen eine Reihe gelungener Fahrten über dem See ausgeführt wurde, an denen eine große Zahl von Mitgliedern des Bundesrates und des Reichstages teilnahm, bildet gewissermaßen den Schlußstein der offiziellen Anerkennung des stolzen Baues der genialen Erfindung des Grafen Zeppelin. Noch einen großen Tag erlebte Friedrichshafen. Es war die Feier des fünfundsiebzigsten Geburtstages des Grafen am 8. Juli 1913.

Mit dem Wachsen und Gedeihen der Zeppelin-Gesellschaft nahm auch die Entwicklung der Stadt Friedrichshafen einen ungeahnten Aufschwung. Aus der einfachen Landstadt, die trotz ihrer entzückenden Lage am Nordufer des Sees und des herrlichen Blicks auf den Kranz der Alpenriesen, meist nur als Durchgangsstation für die Reisen nach der Schweiz betrachtet wurde, ist heute eine blühende Industriestadt geworden, deren geschäftiges Leben und Treiben den Fremden, der hier einkehrt, überrascht. Und man weiß in Friedrichshafen genau, daß die Stadt, deren Einwohnerzahl sich in wenigen Jahren verdoppelte, diesen Aufschwung in erster Linie der Erfindung des Grafen verdankt. Und wenn man heute den stattlichen Kranz freundlicher Villen betrachtet, die die Stadt umgeben, wenn man sich auf der prachtvollen Uferstraße ergeht oder das neuentstandene großstädtische Café mit dem herrlichen Blick auf die Berge besucht, so wird sich wohl jeder fragen, ob dies alles wohl so gekommen wäre, wenn der Graf der Stadt nicht die Treue gehalten hätte; denn an Anregungen, das Zeppelinwerk mehr ins Innere des Reiches zu verlegen, hat es nicht gefehlt. Die Treue war überhaupt eine der markantesten Charaktereigenschaften des Grafen, und er bewies sie vor allem den Mitarbeitern gegenüber, die ihm ihrerseits die Treue gehalten und ihn begleitet hatten durch alle Stürme und Gefahren der schweren Zeiten der ersten Jahre in der Entwicklung der Luftschiffahrt. Hier seien nur die Namen seiner beiden Getreuesten genannt, des Ingenieurs Dürr, der heute der technische Direktor der Gesellschaft ist und vor kurzem zum Dr.-Ing. h. c. der Hochschule Stuttgart ernannt wurde, und seines Privatsekretärs Ernst Uhland, eines Nachkommen des großen schwäbischen Dichters Ludwig Uhland.

Noch einer Charaktereigenschaft des Grafen sei hier gedacht: seines Wohltätigkeitssinnes, der sich vor allem in seiner Fürsorge für die auf mehrere Tausend angewachsene Arbeiterschar äußerte. Seiner eigensten Initiative ist die Gründung der Tochtergesellschaft „Zeppelin-Wohlfahrt“ zu verdanken. In mehreren Abschnitten entstand in der Nähe der Werft das „Zeppelindorf“, wo eine stattliche Anzahl — es mögen über hundert sein — von freundlichen, gesunden Arbeiterhäusern, jedes von einem Garten umgeben, entstand, in denen die Arbeiter zu billigem Preise Wohnung finden; eine eigene Schlächterei und ein Konsumverein ermöglichen die Lebensmittelbeschaffung zu mäßigen Preisen. Für die Junggesellen ist ein dreistöckiges Gebäude, das „Ledigenheim“ erbaut worden, und ein groß angelegtes „Casino“ mit mächtigem Speisesaal, der auch für Abendunterhaltungen dienen soll, und das auch Gesellschaftsräume für die Beamten der Gesellschaft enthält, geht der Vollendung entgegen.

Die Größe seiner Gesichtspunkte und die Vorurteilslosigkeit seiner Anschauungen beweist auch seine Stellung gegenüber der Frage, ob das Prinzip „schwerer als die Luft“ oder „leichter als die Luft“ den Sieg erringen werde. Wie leicht hätte ein kleinerer Geist nach den glänzenden Erfolgen seiner Erfindung sich ablehnend gegenüber der Schwesterwaffe, dem Flugzeug, verhalten. Graf Zeppelin wandte diesem im Gegenteil, besonders in den letzten Jahren, sein besonderes Interesse zu.

Nun hat dies alles durch den Heimgang des großen Erfinders, dem man, wie über das Luftmeer, auch den Sieg über den Tod zutrauen mochte, unerwartet ein Ende gefunden. Und wie heute ganz Deutschland trauernd an der Bahre eines seiner größten Söhne steht, so wehen auch heute die Fahnen in Friedrichshafen, die so oft an den Ehrentagen des Grafen lustig im Winde flatterten, auf Halbmast und in Trauerflor gehüllt, von den Giebeln der Häuser.



Zeppelin

† am 8. März in Charlottenburg im 79. Lebensjahr. (Hofphot. F. Müller, München.)

## Aus dem Leben des Grafen Zeppelin.

Von Dr. A. Saager.

Vor kurzem machte ein hübsches Scherzwort des Grafen Zeppelin die Runde in parlamentarischen Kreisen Berlins. Es hatte wer gesagt: „Der arme Zeppelin muß jetzt doch sehr unglücklich sein, weil seine Erfindung so viel Elend über die Menschen gebracht hat!“ Als Zeppelin von dem Bedauern jenes Herrn erfuhr, bemerkte er: „Wenn er mich für so unglücklich hält, dann muß er sehr glücklich sein: weil er nämlich das Pulver nicht erfunden hat.“

Gelegentlich hat man auch von anderen originellen Worten des Grafen erfahren. Als einmal ein Redner in vorgerückter Stunde bei einem Bankett den Wunsch aussprach, es möge dem Grafen gelingen, auch noch das Sonnensystem zu erforschen und vom Mars, Jupiter und Saturn Kunde zu bringen, erklärte er bedauernd, der Saturn sei etwas unbequem, man könne nicht an ihn heranfahren, weil er einen Ring habe. Oder als nach dem zweiten Aufstieg in Frankfurt vor acht Jahren ein Propellerbruch das gerade damals noch nicht sehr feste Ansehen seiner Erfindung abermals zu erschüttern drohte, sagte er dem Ingenieur, der den Unfall meldete: „Nun, so bringen Sie die Leiche her!“ Oder nach seinem fünfundsiebzigsten Geburtstag bemerkte er: wenn er gewußt hätte, was für ein Fest man aus seinem Geburtstag mache, dann würde er feierlich versprochen haben, achtzig Jahre alt zu werden. Aber so unverkennbar seinen Zügen die Gabe des Humors aufgeprägt war, er war viel zu sehr ein Mann des Schaffens, des wortlosen Wirkens, als daß sein Andenken von unsterblichen Aussprüchen aus seinem Munde begleitet wäre.

Er war ja auch eine durchaus stille Natur, der alles öffentliche Auftreten seiner Person höchst unsympathisch war. Der bescheidene Mann hat es nicht verschmäht, Besucher zu empfangen, aber er ließ sie oft geloben, von der Unterhaltung nichts in der Öffentlichkeit verlauten zu lassen. Als Schreiber dieses sich bei der Abfassung einer Biographie Zeppelins (Verlag Robert Lutz, Stuttgart) mit der Bitte um Beiträge an die Tochter des Grafen wandte, antwortete sie: „Meinem Vater ist es gar nicht angenehm, wenn zuviel über seine Persönlichkeit in die Öffentlichkeit dringt.“ Und nichts ist für ihn so bezeichnend, als wie er sich den Ehrungen entzog, die ihm bei der Feier seines fünfundsiebzigsten Geburtstages von seinen Mitarbeitern und Freunden, in deren Kreis er den Tag verbrachte, zugedacht waren. Er hatte den Wunsch ausgesprochen, daß dabei keine offiziellen Ansprachen gehalten werden sollten, aber es begann nun doch der und jener — jetzt eben nichtoffiziell — ans Glas zu klopfen, um den Jubilar hochleben zu lassen: da alles Abwehren nichts nützte, sprang der Graf einfach zum Fenster hinaus. Darum ging er auch nicht gern nach Frankfurt: „Weil die Frankfurter zu viel Wesens aus meiner Person machen.“




Das Hotel „Deutsches Haus“ in Friedrichshafen, der langjährige Aufenthaltsort des Grafen Zeppelin während des Ausbaues seiner Erfindung.



Das Wohnhaus des Grafen Zeppelin am Herdweg in Stuttgart.



Das Arbeitszimmer des Grafen Zeppelin in Friedrichshafen. (Hofphot. F. Müller, München.)

Den Abend jenes 8. Juli 1913 aber verbrachte er bei den getreuesten seiner Mitkämpfer, bei Gattin und Tochter.

Graf Zeppelin war und blieb ein rastloser Arbeiter. Der Tübinger Universitätsrektor Professor Garbe hatte recht, als er sagte: „Kürzlich erfuhren wir aus den Zeitungen, daß Euer Exzellenz siebzig Jahre alt geworden seien, aber diese Nachricht war falsch: Euer Exzellenz sind nicht siebzig Jahre alt, sondern siebzig Jahre jung.“ Die jugendliche Spannkraft blieb ihm bis zu seinem Ende. Wenn das Vaterland in Gefahr sei, sagte er vor einigen Jahren, wolle er sich noch zum Fliegeroffizier ausbilden lassen. Dazu kam es zwar nicht, da seine Gaben zu wertvoll waren, um auf diese Art aufs Spiel gesetzt werden zu dürfen, aber es ist bekannt, daß er während des Krieges auch auf dem Gebiet des Flugzeugbaues Bedeutendes geleistet hat. Nichts könnte erhebender klingen als die einfache Beschreibung der Tätigkeit des bald Achtzigjährigen während seiner letzten Lebenszeit. Den Tag verbrachte er am Schreibtisch in strenger Arbeit. Nach dem Abendessen spielte er mit seiner Gattin eine Partie Schach — die einzige Art der Erholung, die sich der Mann gönnte, der einmal, zwei Tage auf seinem Gut zubringend, sagte: „Oh, hier habe ich schön Ruhe und Zeit, um — meine Arbeit zu schreiben.“ Und um elf Uhr, wenn sich die Gattin zur Ruhe begab, setzte er sich wieder an den Schreibtisch, um bis gegen Morgen dringende Angelegenheiten zu erledigen. Da nützte alle Sorge seiner Nächsten nichts: „Ich habe keine Zeit,“ sagte er, „Arbeit ist mein Vergnügen; wenn ich viel Arbeit habe, bin ich reich!“ So kommt es, daß weitaus die meisten der Anekdoten, die vom Grafen Zeppelin bekannt geworden sind, von seinen Taten handeln.

Sein „erster Aufstieg“ erfolgte, im Verlauf einer Wette, an Bord der französischen Korvette „Tisiphone“ — es war auf seiner Reise 1863 nach Amerika — hoch auf die Spitze des Fockmasts. Bald darauf fuhr er während des amerikanischen Sezessionskrieges bei St. Paul in Kanada im Fesselballon in die Lüfte, und, um bei seiner Vorliebe für die höheren Regionen zu bleiben, ein Baseler Herr erzählte dieser Tage in der Presse, wie er den Grafen Zeppelin vor vierzig Jahren auf dem Gipfel der Scesaplana getroffen habe. Im amerikanischen Kriege erhielt er als Soldat seine Feuertaufe, aus einer gefährlichen Attacke rettete ihn nur seine Reitkunst. Damals unternahm er auch eine kleine Forschungsreise nach den Quellen des Mississippi. Außerdem wagte er sich auch schwimmend zu den Felsen des Niagarafalles. Im Krieg 1866 durchschwamm er in voller Uniform den reißenden Main, um eine wichtige Meldung zu überbringen, und im Krieg 1870/71 ist er der Anführer des berühmten Patrouillenritts in den Julitagen — „Graf Zeppelin befehligt die mutige Schar“, heißt es in einer poetischen Verherrlichung des „Ersten Toten von 1870“ — und in der ersten „Schlacht“, die die Franzosen „la bataille du Schirlenhof“ nannten, entkam er der Übermacht. Und dann folgte das große Epos seiner Erfindung.

Als Motto möchte man die Worte verwenden, die ein Autograph von seiner Hand in der Königlichen Bibliothek zu Berlin aufbewahrt: „Wer seine Überzeugung der Nachwelt nicht zum Verständnis bringen konnte, hat das Leben eines Narren gelebt.“ Seine Überzeugung gab er, als 1894 die Sachverständigenkommission bereits damit beschäftigt war, seinem ersten Projekt das Urteil zu sprechen, einem Vetter kund. Dieser erzählte, er habe gerade in den Lebenserinnerungen von Ernst v. Siemens gelesen, daß der bedeutende Techniker die Konstruktion eines Luftschiffes für aussichtslos halte. Zeppelin erwiderte: „Das habe ich auch gelesen, das darf mich aber nicht stutzig machen, denn für mich tritt naturgemäß niemand ein, weil keiner den Sprung ins Dunkle wagen will. Aber mein Ziel ist klar, und meine Berechnungen sind richtig.“ Seiner Überzeugung treu bleiben, und wenn die Welt voll Teufel wär' — das, nicht die Art seiner Erfindung, ist das Große an Zeppelin. Man muß sich klarmachen, gegen welche unüberwindlich scheinenden Widerstände er zu kämpfen hatte, um die Größe seines Wesens zu erfassen. In seiner Heimatstadt nannte man ihn nur den „verrückten Grafen“. Ein Wiener Schauspieler, der 1899 in Stuttgart ein Gastspiel gab, fragte im Hotel seinen Tischnachbar, wer der lebhafte alte Herr sei, der an einem anderen Tische einigen Offizieren etwas zu demonstrieren schien. „Dees ischt e Narr,“ war die Antwort, „ein Graf Zeppelin — der guat Mann moint, er könnt durch d' Luft fahre!“



Graf Zeppelin (×) während des Kaisermanövers im September 1912. (Hofphot. Kühlewindt, Königsberg i. Pr.)




König Wilhelm II. von Württemberg.

**Von der Beisetzung des Grafen Zeppelin in Stuttgart am 12. März: Die Trauerfeier in der Leichenhalle des Pr**

Auf dem Bilde rechts neben dem König: Graf v. Brandenstein-Zeppelin, der Schwiegersohn des Grafen Zeppelin,



Pragfriedhofs. Nach einer Zeichnung des Sonderzeichners der Leipziger „Illustrirten Zeitung" Felix Schwormstädt.
elin, Kapitän z. S. Graf Erich v. Zeppelin und Graf Ferdinand v. Zeppelin, die beiden Neffen des Verstorbenen.

Die Fachleute wetteiferten in der Ablehnung mit den Witzblättern. Einer von ihnen sagte zu seiner Frau: „Wenn du je hörst, daß ich mich mal mit dem Bau eines lenkbaren Ballons abgebe, dann kannst du sagen, ich sei verrückt geworden.“ Der bekannte Kanonenkönig Maxim erklärte im Juli 1900 in der Großbritannischen Aeronautischen Gesellschaft, er wolle es aussprechen, daß er es für ein unnützes Bemühen halte, einen Ballon zu schaffen, der gegen den Wind flöge: ein praktisch lenkbarer Ballon müsse für immer eine Utopie bleiben. Und als der Kaiser den Kommandeur der bayrischen Luftschiffertruppe fragte, was er vom Zeppelinschen System halte, antwortete dieser offen heraus: „Majestät, ein Schmarrn!“ Und was sagte Zeppelin selbst? „Ich nehme es keinem Menschen übel, wenn er mich für einen Toren hält; deshalb weiß ich doch, daß es meine Aufgabe ist, ruhig weiterzuarbeiten und meine Idee, die ich für richtig erkannt habe, weiterzuverfolgen.“ Der Kampf gegen die Mitwelt schien aussichtslos. Die Fachleute lehnten seine Pläne ab. Man warf ihm, wie jetzt die Franzosen es tun, damals auch von österreichischer Seite Plagiat vor, nämlich, er habe die Ideen des Österreichers David Schwarz benutzt, was noch am 19. Juni 1908 in einer großen deutschen Zeitung durch Nachdruck eines dem „Neuen Pester Journal“ entnommenen Aufsatzes mit der Überschrift „Der Erfinder der Zeppeline“ geschah. Das Schlimmste vielleicht war die Ablehnung, die dem Helden von 1870 bei seinen Kameraden zuteil wurde; sie wurden sogar von amtlichen Stellen aus vor dem Erfinder gewarnt. Außer Gattin und Tochter blieben ihm nur die paar Bodenseekapitäne treu. Die hatten nämlich in den neunziger Jahren schon ein Boot neben sich herfahren sehen, das durch eine Luftschraube bewegt war. Zeppelin hatte es geführt und dazu benutzt, seine Motoren und Luftschrauben auszuprobieren. Seitdem die alten Bodenseebären dieses Boot gesehen hatten, waren sie überzeugt, daß sein Lenker auf dem rechten Wege war, und ließen sich auch weder durch Mißerfolge noch durch gelehrte Urteile in ihrer Überzeugung wankend machen. Nicht bloß gegen die Mitwelt, auch gegen die Geldnot und gegen die widrigen Elemente selbst hat Zeppelin in seinem Heldenkampf volle fünfzehn Jahre durchgehalten.



Der württembergische Generalstabshauptmann Graf Zeppelin während seines bekannten Erkundungsritts bei Niederbronn am 26. Juli 1870 im Kampf mit französischer Kavallerie.

(Nach einer zeitgenössischen Zeichnung aus der „Illustrirten Kriegschronik 1870/71“ der Leipziger „Illustrirten Zeitung“.)



Vom Besuch der Universität Tübingen in Friedrichshafen im Juli 1908: Ansprache des Grafen Zeppelin vom Balkon des Hotels „Deutsches Haus“ herab.



Ein Augenblicksbild aus Friedrichshafen: Graf Zeppelin, der Kinderfreund.

Mehr und mehr nehmen die Vorkommnisse, die aus diesen Jahren des Kampfes aufzuführen wären, einen unpersönlichen Charakter an. Ja, man ist versucht, sie in Tabellenform zu geben: die Reihe seiner Projekte, die Reihe seiner Aufrufe an die Öffentlichkeit, die Reihe der Luftschiffe, die Reihe ihrer Katastrophen. Mehr und mehr scheint sich das Technische, das so gar nicht Anekdotenhafte in den Vordergrund zu drängen, während der Graf selbst in seinem Arbeitszimmer, in der Werft verborgen blieb oder auch in der Gondel seiner Schiffe, wo ihn damals zu Echterdingen der Tod ereilt haben würde, wäre er nicht knapp eine Viertelstunde vor der Katastrophe nach einem Mittagsschläfchen in der Gondel zum Telegraphenamt gefahren, um der Gattin einen Gruß zu drahten. Und wenn wir alle die größten Erinnerungen, die sich für uns an den Namen Zeppelin knüpfen, betrachten, so finden wir, daß es nicht Geschichten aus Zeppelins Leben sind, sondern Geschichten aus unserem eigenen Leben, die aber Wirkungen der Persönlichkeit Zeppelins vorstellen. Und wir erkennen staunend, daß im Zeitalter der Technik dieser Techniker einen Zauberstab besaß, um Wunder zu tun, dergleichen wir wenige erlebt haben. An seinen Früchten erkennen wir ihn. Und darum sind diese Wunder die schönsten Anekdoten, die man von ihm berichten kann, und es sind diejenigen, die das Volk bis in die spätesten Zeiten von dem Grafen Zeppelin erzählen wird.

Unvergeßlich ist jedem von uns das Erlebnis des ersten Wunders, das er uns schenkte: als das festgefügte Fahrzeug riesengroß, aber gehorsam über unsere Köpfe dahergeglitten kam. Da standen uns die hellen Tränen in den Augen. Es war ein erschütternder Anblick, erschütternd durch seine Schönheit auch für die Menschen, die weniger empfänglich für derlei Eindrücke waren als Zeppelin selbst, der, eines Tages über die Odenwaldberge dahinfahrend und plötzlich Heidelberg unter sich auftauchen sehend, durch das unerwartete Schauspiel zu Tränen gerührt wurde. Ja, wir bekannten es gerne, der Mann mit der weißen Mütze und dem weißen Schnurrbart dort oben am Steuer hatte recht gehabt, und wir alle hatten uns geirrt. Dann schuf er ein zweites Wunder, größer vielleicht noch als das erste. Es war zu einer Zeit, wo man es kaum mehr laut sagen durfte, wenn man Dingen nachging, die nicht mit gefüllten Geldbeuteln winkten; wo man ausgelacht wurde, wenn man für Ideale, die über den Bereich einer engen Gemeinschaft hinauszielten, mehr als schöne Worte ausgab. Da geschah das Unerhörte, fast Unbegreifliche: die Katastrophe von Echterdingen schien zu beweisen, daß die Pläne des Grafen endgültig gescheitert seien, und im Augenblick dieses Ereignisses verschrieb sich ein ganzes Volk den scheinbar gescheiterten Plänen. Und das dritte seiner Wunder tat der Graf, als der Weltkrieg ausbrach, ohne mit der Hand zu winken; nur von dem Strahlen seiner Augen ging eine Kraft aus, der Geist, der in ihm seine höchste Vollendung gefunden: die Stärke und der Wille, sich zu behaupten. Die Persönlichkeit, die sich stets so bescheiden im Hintergrund gehalten hat, war aller Besitz geworden. Und wie sehr das Volk auf diese Persönlichkeit vertraute, wie auf eine übernatürliche Macht, tut am rührendsten die Geschichte dar, die sich zu Beginn des Krieges in Lüttich zutrug. Da verbrachten gefangene Deutsche und Österreicher eine bange Nacht, des nahen Todes gewärtig. In der Morgendämmerung erschien plötzlich vom Osten her ein Luftschiff. Alles, berichtet ein Augenzeuge, schrie und weinte, die Männer und die Kinder fielen in die Knie; weinend und betend rief alles: Zeppelin, Zeppelin, Hilfe!



Graf Zeppelin mit seiner Gattin auf dem Gelände der Luftschiffwerft in Friedrichshafen.



„Zeppelin kommt!“ Ein Augenblicksbild aus den Tagen der ersten großen Erfolge des Grafen Zeppelin. Nach einer Zeichnung von Wilhelm Giese.

# Graf Zeppelin als Erfinder.

Von Franz M. Feldhaus.

Der Ursprung von vielen der größten Erfindungen liegt so tief im Dunkeln, daß wir niemals Zeit und Ort ihrer Entstehung angeben oder ermitteln können.

Das gilt von den wichtigsten Urerfindungen, dem Metallschmelzen und Schmieden, der Benutzung des Rades; es läßt sich aber auch nicht sagen, wann, wo und durch wen wir in unserer Zeitrechnung zu mancher der größten technischen Errungenschaften — denken wir an das Schießpulver, an den Seekompaß — kamen.

Zeit und Ort großer Erfindungen lassen sich in vielen Fällen mit ziemlicher Sicherheit aus dem Wesen der Erfindungen selbst ermitteln. So müssen der Schlittschuh im hohen Norden, der Kompaß und das Schießpulver im asiatischen Süden, die Eisenbearbeitung im Innern von Afrika erfunden worden sein. „Vergraben ist in ewiger Nacht", sagt aber schon Klopstock, „der Erfinder großer Name zu oft!" Ja, wir nutzen, was ihr Geist grübelnd entdeckt, aber belohnt Ehre sie auch?

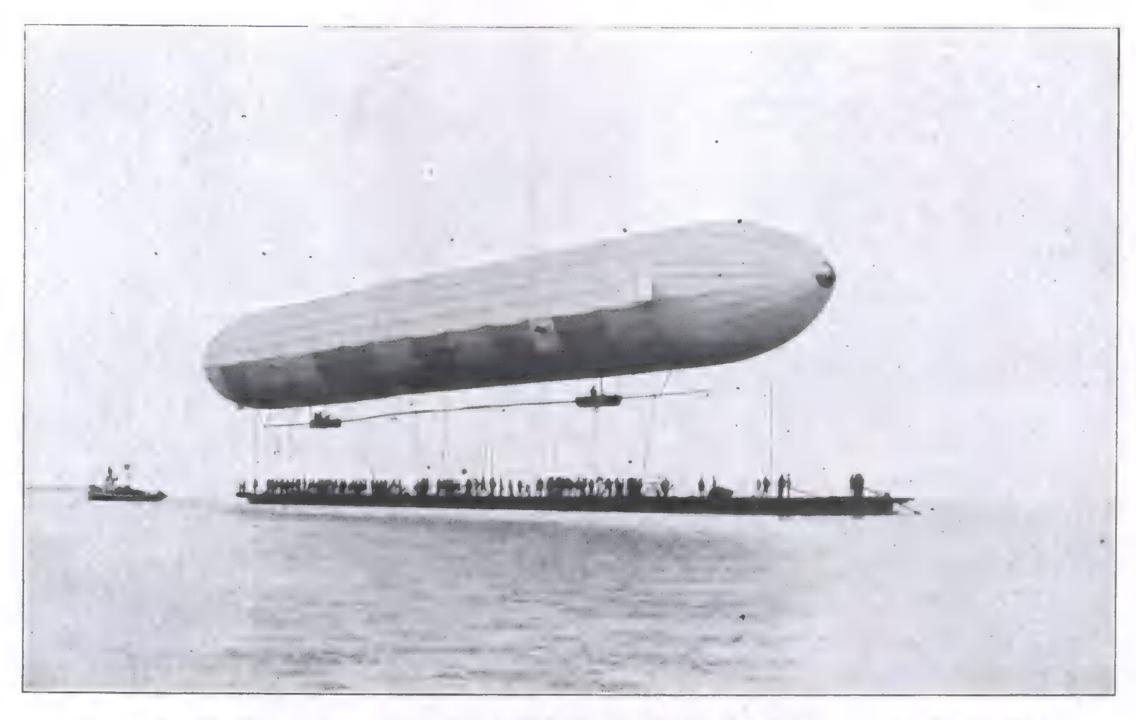
Der Undank der Welt, von dem wir so oft sprechen, kann nie größer erscheinen als aus den Eintragungen der Erfindungen im Buch unserer Geschichte. Gewiß, man hat die Erfinder nicht so schnell gehängt oder verbrannt wie die Propheten des Geistes. Aber nur darum nicht, weil man den Erfinder und sein Werk überhaupt nicht ernst nahm. Wen man als Ketzer verfolgt, hängt, den fürchtet man wegen seiner neuen Gedanken. Es gibt nur drei oder vier glaubhafte Nachrichten, daß eine neu erfundene Maschine von den Anhängern der alten Arbeitsmethode zerstört wurde. Was wir hier und da von Erfindern lesen, denen man die Augen ausgestochen, oder die man gar verbrannt habe, das ist, bis auf ein einziges Beispiel, unhistorisch.

Je größer eine Erfindung ist, desto mehr vom Alten zerstört sie mit ihrem Auftreten, um so größer ist der geheime oder der offene, der proletarische oder kapitalistische, der auf ästhetischen oder bureaukratischen Erwägungen beruhende Widerstand gegen den Erfinder. Und der Widerstand wächst um so mehr, je näher ein Erfinder an die Verwirklichung seines Gedankens herankommt. Darum haben nur wenige ihren Erfindungsgedanken so weit fördern können, daß er der Mitwelt als eine Großleistung zum unentbehrlichen Nutzen wurde. Und unter diesen sind nur vereinzelte, die den vollen Dank ihrer Mitmenschen erlebten. Den Bernhardinermönch Berthold, dessen Reform des Geschützwesens man zu seinen Lebzeiten schon rühmend anerkannte, stellte man 1388 auf den Scheiterhaufen. Gutenberg, den Erfinder des Druckens mit zusammengesetzter Metallschrift, ließ man so weit verhungern, daß er in hohem Alter, als seine Erfindung längst bewundert, anerkannt und verbreitet war, an einem unbekannten Ort starb.

Unter den ganz großen Erfindern wüßte ich nur vier zu nennen, die ihr Lebenswerk trotz Gleichgültigkeit und Widerstand ihrer Zeitgenossen so weit fördern konnten, daß es allgemein als unentbehrlich genutzt wurde. Diese vier sind Watt als Erfinder der Dampfmaschine, Stephenson als Schöpfer des Eisenbahnwesens, Werner Siemens, der Urheber der Dynamomaschine, und Zeppelin als Vater des Luftschiffs.

Es wäre jetzt die Zeit, daß wir endlich die verschiedenen Begriffe „Fliegen", „Luftballon", „Luftschiff" usw. streng voneinanderscheiden. Besonders unnötig ist es, Zeppelin als den Erfinder des „lenkbaren Luftschiffs" zu nennen; man bedenke doch, daß jedes „Schiff" bis zu dem Augenblick lenkbar ist, wo es zum Wrack wird. Wenn wir die verschiedenartigen Begriffe der Luftfahrzeuge auseinanderhalten, dann sehen wir auch die Großleistung des Grafen Zeppelin im rechten Licht.

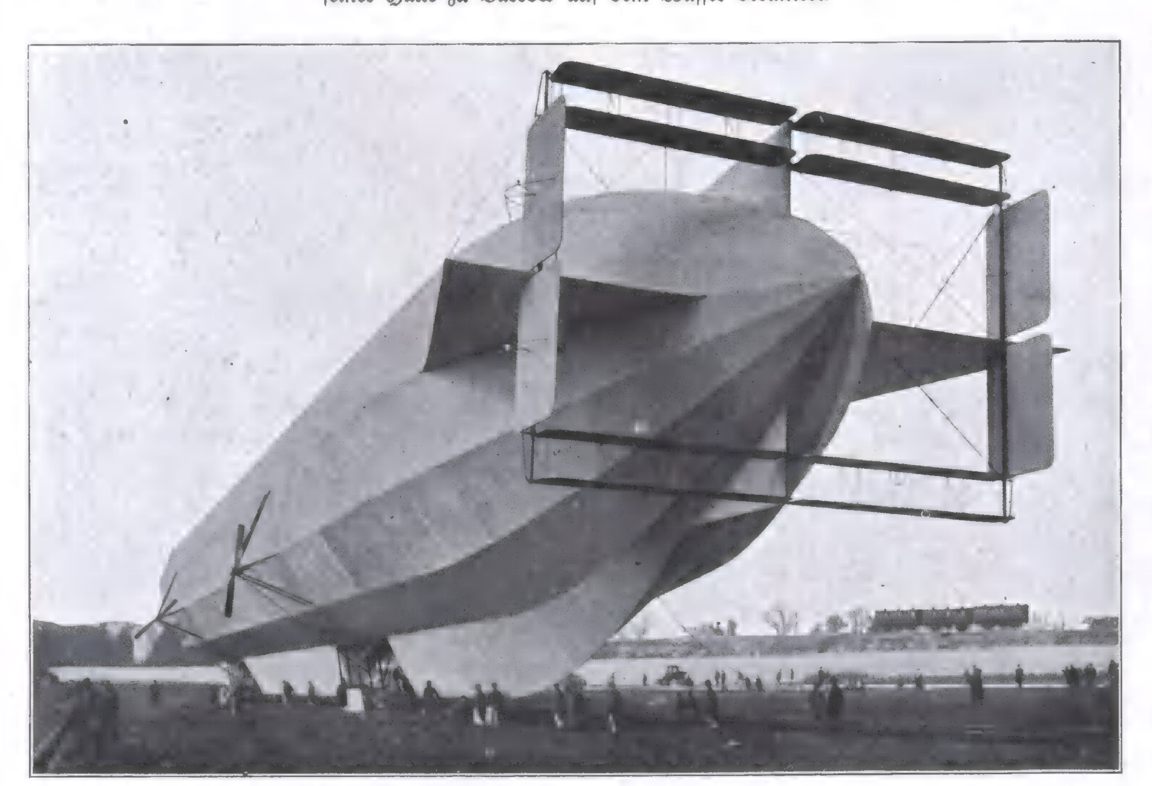
Der Wunsch, dem Vogel gleich die Luft durcheilen zu können, klingt uns schon aus den Sagen der Babylonier, der Finnen wie der afrikanischen Neger entgegen. Die Kunst der ältesten Zeit hat immer wieder versucht, den Menschen auf großen Vögeln sitzend darzustellen oder ihm Flügel anzuheften, so daß er entweder als seelenleichter Engel oder als überkräftiger Stier-Mensch beschwingt gedacht ist.



Der erste Aufstieg eines Zeppelin-Luftschiffs in Friedrichshafen am 2. Juli 1900.



Das erste englische Marine-Luftschiff nach dem Zeppelin-Typ in der Nähe seiner Halle zu Barrow auf dem Wasser verankert.



Das französische Starrluftschiff „Spieß" vor seiner Halle in St-Cyr während der ersten Aufstiegversuche.

Die ausländischen Nachahmungen der Erfindung des Grafen Zeppelin.

Trotz der genauen Durchforschung des „L Z IV" anläßlich der versehentlichen Landung auf französischem Boden bei Lüneville im April 1913 ist es unseren Gegnern bisher nicht gelungen, ein brauchbares Starrluftschiff zu bauen, alle ihre Versuche haben seither mit Mißerfolgen geendet.

Der erste in der Luft schwebende Mensch war, soweit wir wissen, jener auch in der Apostelgeschichte genannte Zauberer Simon, der im Herbst des Jahres 67 im Zirkus zu Rom einen Schwebeflug versuchte. Er stürzte nahe bei dem Sitz des Kaisers Nero tödlich ab. Im Mittelalter hören wir immer wieder von einzelnen, die das Fliegen versuchten, indem sie sich schwebend von einer Erhöhung herabließen. Andere, unter ihnen der größte Ingenieur des ausgehenden Mittelalters, Leonardo da Vinci, trachteten, große mechanische Schwingenflieger nach der Art der Vögel oder der Fledermäuse zu bauen. Leonardo, der uns Hunderte von Skizzen seiner Flugmaschinen hinterlassen hat, sagt an einer Stelle schon: „Du wirst dieses Instrument über einem See versuchen." Und prophetisch schreibt er von dem großen künstlichen Fahrzeug, das er im Geiste sah: „Es wird das Universum mit Verblüffung und alle Schriften mit seinem Ruhm füllen, und ewige Glorie wird sein dem Neste, wo dieser große Vogel geboren war." Langgestreckte, mit Warmluft gefüllte Fesselballone kennen wir aus verschiedenen Handschriften mittelalterlicher Ingenieure. Das Prinzip des Drachenfluges, das heute bei den Tragflächen unserer Flugmaschinen und bei den Steuerflächen unserer Luftschiffe genutzt wird, war dem ganzen Mittelalter und wahrscheinlich auch dem chinesischen Altertum und der römischen Kaiserzeit — mindestens als Spielzeug — bekannt. Als unsere Physiker im siebzehnten Jahrhundert die Eigenschaften der Luft kritisch erprobten, fanden sie, daß eine luftleere oder mit leichter Luft gefüllte Hülle im Luftmeer schwimmen muß. Sogleich kamen die Phantasten und priesen in Schriften und Bildern das nahende Zeitalter der Luftfahrer. Man wollte große Kähne mit riesigen luftleeren Metallkugeln ausrüsten, Segel, Ruder und Steuer an diesen Fahrzeugen anbringen und, so ausgerüstet, bis in die Regionen des Hagels, ja bis zu den Bewohnern anderer Sterne fahren. Für jene Zeiten physikalischer Spekulationen hatte die technische Unausführbarkeit einer Idee nichts Hemmendes. Im Jahre 1709 verbreitete ein findiger Büchermacher, vertrauend auf die Leichtgläubigkeit der Welt, eine Schrift, die er einem Brasilianer andichtete, und in der allen Ernstes erzählt wird, es sei jemand mit einem großen Luftfahrzeug von Portugal bis nach Wien geflogen. Bis auf unsere Tage hat man sich im Ausland Mühe gegeben, diesen brasilianischen Urerfinder des Luftschiffs nachzuweisen, um ihn ehren zu können. Und kein Land und keine Zeit haben geruht, den wirklich echten Erfinder der gesamten Luftschiffahrt für sich ganz allein zu reklamieren. Nirgends fanden Scharlatane und Betrüger eine so gläubige Gemeinde, als durch das Versprechen, die Luft befahren zu können. Als Zeppelin längst die Brauchbarkeit seiner Erfindung bewiesen hatte, trat noch eine ganze Reihe hohler Köpfe hervor, die sich als die alleinberechtigten Erfinder dieses Luftschiffs bezeichneten. Als Beweis konnten sie nur ein Paar unerprobte Zeichnungen, wenn es hoch kam, eine unausgeführt gebliebene Patentschrift vorweisen. Selbst einflußreiche politische Zeitungen scheuten sich nicht, dem Grafen Zeppelin die Ehre der Erfindung seines Luftschiffs abzusprechen, nur weil einmal jemand wenige Jahre vorher ein großes Blechfaß aus Aluminium zusammengenietet hatte, und weil er mit die... konstruktiv übrigens gar nicht neuen Ungetüm bei der ersten Fahrt — gescheitert war.

Die vielen gegen Zeppelin gerichteten Angriffe beweisen nur die Größe des von diesem Nichttechniker Geleisteten. An sich betrachtet, sind die Angriffe gegen einen Erfinder ja etwas Alltägliches. Als ich vor zehn Jahren gegen die Phantasien eines Berliners auftrat, der sich Hunderttausende unter dem alten Vorgeben verschafft hatte, er sei der wahre „Urerfinder des praktisch brauchbaren lenkbaren Luftschiffs", konnte ich diesem Mann öffentlich nachweisen, daß seine ganzen Patente jedesmal irgendeiner Leistung eines Ausländers nachhinkten. Jahrelang hatte dieser Sonderling jeden Angriff mit einer Beleidigungsklage beantwortet. Dadurch waren selbst die größten Berliner Tageszeitungen nicht gewillt, meine streng sachliche Widerlegung zu veröffentlichen. Als sie schließlich doch in der „Technischen Rundschau" (21. Oktober 1908) erschien, kamen zu meiner Überraschung

Die Landung des „Z III“ auf dem Tegeler Schießplatz in Gegenwart des Kaiserpaares am 29. August 1909 anläßlich der ersten großen Fernfahrt von Friedrichshafen nach Berlin. Nach einer Zeichnung aus der Leipziger „Illustrirten Zeitung“.

statt der erwarteten Beleidigungsklage zwei Flugblätter größten Formates, durch die Graf Zeppelin und ich gleichmäßig beschimpft und lächerlich gemacht werden sollten. Der Graf hatte Humor genug, die papierenen Anwürfe unbeachtet zu lassen. Ich hatte die Genugtuung, daß ich eine in einer Nachbarstadt von Berlin im Werden begriffene städtische Spende für jenen „Urerfinder“ der großen nationalen Zeppelinspende zuleiten konnte, indem ich die Stadtväter von der Wertlosigkeit der Pläne ihres Schutzkindes überzeugte.

Man hat auch viel darüber geredet, daß Zeppelin nicht von den Stellen anerkannt worden sei, denen die Erfindung heute den größten Nutzen bringt: von den militärischen. Es schimpft heute mancher auf die Behörde, der damals an ein Luftschiff nicht glauben konnte. Wir waren doch alle durch die endlosen Mißerfolge, die hunderte Projekte, die tausende Patente auf Luftfahrzeuge gewitzigt. Nein, keiner wollte mehr auf so etwas hereinfallen! Um so vorsichtiger mußten die obersten Instanzen sein, auch wenn der Erfinder ein Graf, ein General war. Wußten doch die obersten Heeresstellen, daß in ihren Archiven tausende Bittschriften mit großen und kleinen Plänen zu solchen Fahrzeugen lagen. Immer wieder waren die Erfinder damit angekommen. Wie, durch wessen Autorität sollte gerade die Heeresverwaltung diese Neuerungen in allen ihren verzwickten physikalischen, meteorologischen und konstruktiven Einzelheiten erkennen?

Erfinder sein, im wahren Sinn des Wortes, heißt Eigenwege gehen, Wege, so entlegen, so hoch, daß keiner zu folgen vermag. Darum die vielen scheinbaren Erfinder, die vielen Leute, die tatsächlich nur Konstrukteure, Patentnehmer sind. Zeppelin aber war ein Höhenmensch. Einer, der in gewaltiger Innenarbeit etwas Ganzes erschaut hatte, der dann aber auch so viel Kraft, Geduld und Ausdauer besaß, daß er sich in alle technischen Einzelheiten vertiefen konnte, um dem flüchtigen Gedanken die irdisch-brauchbare Form zu geben. Da liegt es: geistige Schöpferkraft und technische Disziplin! Das eine von beiden haben Tausende, beides zusammen ist Gottesgabe!

Erfinder werden geschaffen. Man kann nicht „erfinden“ erlernen.

Zeppelin ist tot. Nun werden die Dunkelmänner kommen und zeigen, wie alles, was er uns beschert, schon lange hier und dort, vor Jahrzehnten, ja vor Jahrhunderten bereits da war. Und es werden die kleinen Gehirne, die einen Großen immer ungern groß sehen, erfreut aufmerken, wenn sie den „Beweis“ vor sich haben, daß der Graf das Über-dem-Wasser-Probieren von Leonardo da Vinci, das Aluminium zum Luftschiff von dem Franzosen Amécourts (1864), das starre Gerippe von dem Wiener Technologen Prechtl (1806), die Einzelzellen für das Gas von dem Berliner Schuhmacher Schmidt (1884) und viele andere Elemente seines Fahrzeugs von vielen anderen längst habe kennen müssen. Ich könnte ihnen unendlich viel Material liefern, und doch wäre damit nur bewiesen, daß Zeppelin ein weit ausschauender Techniker, ein kritisch wägender Konstrukteur war. Die herrliche Gestalt des greisen Grafen, der mit zweiundfünfzig Jahren in den Ruhestand getreten war, der dann aber erst an seinem Lebenswerk zu arbeiten begann, können auch die bissigsten Kritiker nur schärfer und klarer aus der verwirrenden Masse der Luftschiff-Phantasten und -Erfinder herausretuschieren. Keiner unter den Hunderten seiner Vorläufer hat die Wucht des Geistes besessen, ein solch weltumstürzendes Werk vom ersten Gedanken bis zur letzten Hilfeleistung seines untersten Handlangers durchzuführen.



In der Kabine eines Zeppelin-Passagierluftschiffs. Nach einer Zeichnung aus der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ von Franz Kienmayer.

Nicht Zeppelins Idee, nein, sein aus dem Nichts geschaffenes Werk ist es, was wir bewundern, was unsere Feinde fürchten, was uns nach diesem Völkerringen als Mittel zur Erforschung der Luft und der entlegenen Erdgegenden, als Fahrzeug für den Handel und die Erholung dienen wird.

Der alte Graf, der jahrzehntelang gegen eine Welt voll Zweifel gerungen, der sich gegen alle Autoritäten, die anders, altmodischer dachten, behauptet hat, wird uns als Erfinder immer ein leuchtendes Beispiel sein. Wie er als Träger einer der größten Ideen der Menschheit dachte, so müssen alle Erfinder, auch wenn sie Kleines zur Vollendung bringen wollen, verfahren. Die meisten, die sich als Erfinder fühlen, sehen nur sich, wollen nur sich gelten lassen, haben für das unübersehbare Gebiet des längst in der Technik Geleisteten nicht den geringsten Maßstab. Sie sind Egoisten, werden Kleinigkeitskrämer, überschätzen sich und — legen die Hände in den Schoß, bis diese „böse“ Welt ihnen nachläuft. Sind nicht nur erstaunt, nein, entrüstet, daß kein vernünftiger Mensch sich um sie kümmert.

Zeppelin war einer der größten, seltensten Menschen aller Zeiten!



Das Eingreifen des Militärluftschiffs „Z VI“ in den Kampf um Lüttich am 6. August 1914. Nach einer Zeichnung aus der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ von Felix Schwormstädt.



Angriffe deutscher Luftschiffe auf die Docks von London in der Nacht zum 1. Juni 1915. Nach einer Zeichnung aus der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ von Professor Willy Stöwer.

Das erste Zeppelin-Luftschiff auf der Fahrt nach Sofia, am 9. November 1915 beim Eisernen Tor die serbische Grenze überfliegend. Nach einer Zeichnung aus der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ von Professor M. Zeno Diemer.

Die Zeppelin-Luftschiffe im Kriege.




Der Krieg gegen Italien: Österreichisch-ungarische Gebirgstruppen, von einer Lawine überrascht.
Nach einer Zeichnung für die Leipziger „Illustrirte Zeitung“ von Hans Treiber.

# Die Kampfmittel des Stellungskrieges.

Von Otto Ploecker-Eckardt.

Wenn wir die Kriege früherer Jahrhunderte, auch noch die des neunzehnten Jahrhunderts, mit denen des gegenwärtigen, vor allem mit dem Weltkriege vergleichen, tritt uns als wesentlichster Unterschied das Überwiegen der Stellungskämpfe über den Bewegungskrieg, der noch der Napoleonischen Kriegsperiode seine Signatur gegeben hatte, entgegen. Der Hauptgrund für diese Entwicklung liegt in der in den letzten fünfzig Jahren eingetretenen, immer mehr fortschreitenden Entwicklung der modernen Schußwaffen, ihrer Feuergeschwindigkeit, ihrer Tragweite und Durchschlagskraft, die die Gegner immer mehr zwang, sich der Sicht des Feindes möglichst zu entziehen und in mehr oder minder starken Deckungen wenigstens teilweisen Schutz gegen die mörderische Wirkung der neuzeitlichen Artillerie- und Infanteriegeschosse zu suchen. Während in früheren Kriegen nur die Pioniere und andere für den Festungskrieg bestimmte Truppen durchweg mit dem Spaten ausgerüstet waren, mußten in den letzten Kriegen die Fußtruppen sämtlicher Nationen immer mehr das Graben neben dem Schießen und Marschieren lernen; führten schon der Russisch-Türkische Krieg, der Russisch-Japanische Mandschurei-Feldzug und zuletzt der erste und zweite Balkankrieg zu längeren und erbitterten Stellungskämpfen, so hat die offene Feldschlacht, die noch im Deutsch-Französischen Kriege oft in wenigen Stunden wichtige Entscheidungen herbeiführte, immer mehr an Bedeutung verloren. An ihre Stelle ist im Weltkriege als Auflösung oftmals wochen- oder monatelanger Stellungskämpfe, von wenigen geglückten Umfassungen abgesehen, der frontale Durchbruch getreten, der jedoch meistens wieder zu neuen, ebenso langwierigen Stellungskämpfen um weiter rückwärts gelegene Reservestellungen des Feindes geführt hat. Allen diesen Kämpfen gemeinsam



Offizierspatrouille auf Schneeschuhen zur Revision von Posten.





Der Kirchturm von Bapaume nach der Zerstörung durch die englische Artillerie.



Hauptschiff der Kirche von Bapaume nach der Zerstörung des Kirchturms durch englische Artillerie.

ist eine von den Methoden und Waffen des Bewegungskrieges in wesentlichen Punkten abweichende Entwicklung der Taktik, der Verwendung der einzelnen Waffengattungen und vor allem der Kampfmittel, die sich den besonderen Bedingungen der neuen Kampfform anpassen mußten.

Wesentlich verschieden von der des Bewegungskrieges ist schon die Aufklärung und Sicherung im Stellungskriege, die in jenem hauptsächlich der Kavallerie zugefallen war. Da diese für die weittragenden Geschosse unserer Artillerie und Infanterie zu Pferde viel zu große Ziele bot, die Kampffronten sich nahezu lückenlos vom Fels zum Meere ausdehnten und Kavallerieattacken immer mehr ausschlossen, mußten Kürassiere und Ulanen, Husaren und Dragoner wohl oder übel Lanze und Säbel, ihre bisherigen Nahkampfwaffen, ablegen und mit dem Karabiner oder dem Infanteriegewehr ebenfalls in den Schützengraben steigen, die Fernaufklärung aber den Fliegern und den Luftschiffern, die Sicherung der Kampfgräben den Horchposten und Patrouillen der Infanterie überlassen. Die Infanterie selbst löste ihr System von Vorpostenkompagnien und Feldwachen in ununterbrochene Linien von Beobachtungsposten, Kampf- und Deckungsgräben und Reservestellungen auf, von denen die vordersten in immer nähere Berührung mit dem Feinde kamen. An die Stelle des früheren Schützengefechts, bei dem die Schießleistungen und die Offensivkraft der Fußtruppen die wesentlichste Einwirkung auf die Entwicklung hatten, trat mehr und mehr der Grabenkrieg mit seinen besonderen Kampfmitteln.

Zu diesen gehörten zur möglichst sicheren Beobachtung des Gegners während des Tages die verschiedenen Arten von Schießscharten, Schützengrabenspiegeln, Scherenfernrohren, Beobachtungsständen usf., während der Nacht die Verwendung von Leuchtpistolen und Scheinwerfern, zum Schutz gegen die Infanteriegeschosse des Gegners Brust- und Schulterwehren, Sandsackaufbauten und Schutzschilde, mit denen sich der Infanterist kriechend näher an den Feind heranzuarbeiten vermochte. An die Stelle der Flachbahngeschütze der Feldartillerie, die gegen die starken Deckungen nicht wirksam genug ankämpfen konnten, traten mehr und mehr Steilfeuergeschütze, schwere Mörser und Feldhaubitzen, die vor allem die Reservestellungen des Gegners unter Feuer nehmen und durch ihr Sperrfeuer die Verstärkung der vordersten Gräben erschweren. Gegen diese selbst, auf nächste Entfernungen, häufig bis zu knapp 30 m, traten neue Kampfmittel in Tätigkeit, die von der in diesem Kriege zu großer Bedeutung gelangten Spezialwaffe der Pioniere geliefert wurden. Es sind dieses in erster Linie die mannigfachen Arten der Minenwerfer, die durch ihr geringes Gewicht ihre Verwendung in den vordersten Gräben, durch ihr Steilfeuer eine Wirkung auf die feindlichen Gräben von oben her ermöglichen. Als Ergänzung zu den Minen von oben treten an besonders dazu geeigneten Stellen unterirdische Minen in Wirksamkeit, die ebenfalls zunächst mit Hilfe oder unter Anleitung von Pionieren bergwerksmäßig unter die feindliche Stellung vorgetrieben und zur Explosion gebracht werden. Eine recht wirksame



Der Kirchturm von Bapaume vor der Zerstörung durch die englische Artillerie.



Nebenschiff der Kirche von Bapaume nach der Beschießung durch die englische Artillerie.

Englische Zerstörungswut auf französischem Boden.



Aus dem Kampfgebiet an der Somme: Deutscher Angriff auf Sailly. Nach einem Gemälde für die Leipziger „Illustrirte Zeitung" von dem Kriegsteilnehmer Leutnant d. R. Wilhelm Buddenberg.




Vom Kriegsschauplatz in Rumänien: Heimkehrende Flüchtlinge. Nach einer Zeichnung des auf dem rumänischen Kriegsschauplatz weilenden Mitarbeiters der Leipziger „Illustrirten Zeitung" Albert Reich.

Waffe von Graben zu Graben stellen auch die Gewehrgranaten dar, die gegen die feindliche Stellung abgeschossen werden. Das Hauptkampfmittel sämtlicher Fußtruppen im Stellungskriege wurden und werden aber immer mehr die zahlreichen Modelle der Handgranaten, von denen sich bei uns hauptsächlich die Stiel-, Kugel-, Diskus- und Eierhandgranaten bewährt haben. Wie die Steilfeuer- und Grabengeschütze, Minenwerfer und Gewehrgranaten zunächst für den Angriff auf befestigte Feldstellungen von oben her berechnet und eingeführt, haben sie sich allmählich zur ständigen Bewaffnung des Kämpfers im Schützengraben entwickelt, mit der dieser sich als Patrouille an die feindliche Stellung heranpirscht, in kleineren oder größeren Abteilungen Überfälle auf schwach besetzte oder schlecht bewachte Grabenstücke unternimmt, die Stellung des Gegners nach Eindringen in dessen vorderste Gräben „aufzurollen“ sucht. Neben ausreichender Schleuderkraft und Treffsicherheit benötigt er hierbei wie beim Bajonettieren hauptsächlich Kaltblütigkeit, Geistesgegenwart und Gewandtheit im Laden, Entsichern und Abwerfen dieser neuen Waffe, die, zum Teil mit Zeit- oder Brennzündern (Bz) versehen, bei zu spätem Abwurf den Kämpfer selbst gefährdet, bei zu frühem Abwurf dem Gegner die Möglichkeit gibt, die noch nicht krepierte Granate in die Ausgangsstellung zurückzuschleudern. Bei solchen mit Aufschlagszündern (Az) ist dies natürlich ausgeschlossen.

Gleichfalls eine Errungenschaft der modernen Kriegstechnik und Naturwissenschaft ist der auf verschiedene Weise durchzuführende Gasangriff, der, richtig angewandt, einen ungenügend geschützten oder unvorbereiteten Gegner in beträchtlicher Breite und Tiefe erschüttern oder selbst kampfunfähig machen kann und in den weiteren Kämpfen noch eine große Rolle spielen dürfte. Allerdings, unsere Truppen besitzen auch gegen dieses neueste Kampfmittel des Stellungskrieges in der luftdicht abschließenden und ungemein leicht zu handhabenden Gasschutzmaske ein absolut wirksames Abwehrmittel, mit dem sie nicht nur stundenlang in den Gaswolken des Gegners ausharren, sondern auch selbst nach eigenem Gasangriff in noch gasgeschwängerte feindliche Stellungen eindringen können, um ihn dann um so leichter mit Bajonett und Handgranaten daraus zu vertreiben. Diese beiden Kampfmittel werden denn auch in den Nahkämpfen des Stellungskrieges die Hauptwaffen unserer Fußtruppen bleiben, wenn auch im Handgemenge gelegentlich zu uralten Nahkampfwaffen, zu Kolben und Spaten, Keulen und Dolchen, ja in Gebirgskämpfen wohl auch zu Steinen und Felsblöcken gegriffen wird.

So stellt sich also die merkwürdige Tatsache heraus, daß der Stellungskrieg, der eine Folge der auf Fernwirkung berechneten modernen Schußwaffen war, wieder zu Nahkämpfen geführt hat, bei denen die weittragenden Gewehre und Geschütze, wenigstens in der Entscheidungsstunde des Infanteriesturmes, zum Teil in der vordersten Linie ausgeschaltet sind und Kampfmittel an ihre Stelle treten, die teils ganz primitiv anmuten, teils an die Armbrüste und Katapulte des Mittelalters, die Petarden und Vorderlader des Dreißigjährigen und des Siebenjährigen Krieges erinnern.

General der Infanterie Artur Arz v. Straußenburg,
der neue Chef des österreichisch-ungarischen Generalstabs.

## Wintergedanken eines Soldaten.

Von Max Jungnickel.

Blaue, kalte Winternacht — —.
Und meine Stiefeln sind von Silber; und meine Helmspitze auch und mein Gewehr.
Auf unsern Unterstand ist eine Sternschnuppe gefallen.
Und die hat Gedanken mitgebracht; richtige Gedanken aus dem Himmel; vom lieben Gott.
Ich wollte, ein Sperling käme in den Unterstand.
Ich würde mich dann auf den Bauch legen, den Kopf auf die Hände gepflanzt; und vor mir der Sperling.
In meinen lustigen Augen würde sich der liebe, kleine Sperling spiegeln.
Ich wollte, ich wäre daheim, in meinem Dorf; im Frühling.
Und durch die Gasse müßte ein pfeifendes Schulmeisterlein gehen.
Da würde die Gasse stutzen.
Alle Rechenbücher im Dorfe würden jubeln.
Und die Fenster würden im Sonnenschein lachen.
Und dann denke ich: Vor einer Stunde haben in meinem Dorfe die Abendglocken geläutet.
Wenn ich daheim wäre, hätte ich ins Abendläuten ein frohes, lustiges Lied hineingesungen. — —

— — — — — — — — — — — —

Blaue, kalte Winternacht. — —
Auf unsern Unterstand ist eine Sternschnuppe gefallen.

## Zum Wechsel in der Leitung des österreichisch-ungarischen Generalstabs.

Mit aufrichtiger, inniger Freude wurde in allen Teilen Österreich-Ungarns das kaiserliche Handschreiben vom 2. März begrüßt, durch welches dem bisherigen Chef des österreichisch-ungarischen Generalstabes, Feldmarschall Freiherrn Conrad v. Hötzendorf, ein neuer, noch wichtigerer Wirkungskreis übertragen wird. Diese Freude ist gewiß auch weit über die Grenzen der Monarchie von allen ihren Verbündeten und Freunden lebhaft geteilt worden. Niemand kann sich an ein ähnliches Handschreiben erinnern, an eine zweite kaiserliche Kundgebung, die auch nur annähernd so auszeichnend und schmeichelhaft für den Empfänger gewesen, als dieser kaiserliche Brief, der dem hochverehrten Feldmarschall unter Betonung seiner hervorragenden Dienste und unvergänglichen Verdienste den höchsten militärischen Orden, noch dazu in einer ganz außergewöhnlich herzlichen Form, verlieh. Dieses kaiserliche Handschreiben ehrt in außerordentlichem Maße Conrad v. Hötzendorf, der sicherlich berufen ist, als Befehlshaber an der Spitze einer Armee in diesem Weltkrieg noch größere, dem Bewußtsein des Volkes noch näher kommende, mehr als bisher sich direkt an seine Person knüpfende Erfolge zu erringen. Es ehrt aber auch in hohem Maße den jugendlichen Kaiser, der durch dieses Handschreiben einen neuen Beweis einerseits seiner Dankbarkeit, andererseits seiner glücklichen Gabe gegeben hat, die richtigen Männer an die richtigen Stellen zu setzen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß Conrad v. Hötzendorf nun zu einer Funktion ausersehen ist, zu der eben kein anderer so geeignet erscheint wie er, zu der er als Lehrmeister unserer Infanterie und glänzender Interpret der Taktik aller Waffen nach seiner Vergangenheit und seinen Verdiensten besonders prädestiniert ist.

Zum Nachfolger des Feldmarschalls Conrad v. Hötzendorf als Chef des Generalstabs wurde General der Infanterie Artur Arz v. Straußenburg ernannt, ein Mann, der sich in diesem Weltkrieg bereits außerordentlich große Verdienste erworben hat. General v. Arz, der 1857 in Nagy-Szében (Hermannstadt) in Siebenbürgen geboren wurde, entschloß sich erst als Einjährig-Freiwilliger zur militärischen Laufbahn. Im Jahre 1878 wurde er Leutnant, absolvierte mit glänzendem Erfolge die Kriegsschule und kam 1891 in das Generalstabskorps. Als der Krieg ausbrach, stand er als Feldmarschalleutnant an der Spitze jener Sektion des Kriegsministeriums, der bei der Mobilisierung die größte Arbeitslast zufiel. Bald nachdem diese glücklich vonstatten gegangen war, wurde er zum Kommandanten der 15. Infanterietruppendivision ernannt und nahm als solcher an den Kämpfen in Ostgalizien und in den Karpathen teil. Bei Limanowa-Lapanow begründete er als Kommandant des 6. Korps seinen Ruhm als Truppenführer. In den Durchbruchsschlachten bei Gorlice-Tarnow spielte er eine große Rolle, und an der Spitze deutscher und österreichisch-ungarischer Truppen zog er als erster in die eroberte Festung Brest-Litowsk ein. Die Eroberung dieser wichtigen Festung brachte ihm die erste Klasse des Leopoldordens und den Orden pour le mérite. Als die Gefahr, daß Rumänien die Zentralmächte überfallen werde, näherrückte, wurde die Armee Arz nach Siebenbürgen kommandiert. Hier hielt sie den ersten rumänischen Ansturm aus, befreite dann, während General v. Falkenhayn die Schlachten von Hermannstadt und Kronstadt schlug, Ostsiebenbürgen und wehrte die im Dezember 1916 begonnene dortige russische Entlastungsoffensive ab.

Es verdient Beachtung, daß General v. Arz damals direkt dem Heeresfrontkommando des Erzherzogs Karl Franz Joseph unterstand. Kaiser Karl, der ihn nun als seinen ersten militärischen Berater an seine Seite beruft, war daher damals in besonderem Maße in der Lage, die hervorragenden Fähigkeiten des Generals v. Arz aus persönlicher Anschauung kennen zu lernen.



Vizeadmiral Karl Kailer v. Kaltenfels,
der neue Chef der Marinesektion des österreichisch-ungarischen Kriegsministeriums.

## Vizeadmiral Karl Kailer v. Kaltenfels.

Kaiser Karl hat am 16. Februar den Vizeadmiral Karl Kailer v. Kaltenfels unter gleichzeitiger Verleihung der Würde eines Geheimen Rates zum Chef der Marinesektion des österreichisch-ungarischen Kriegsministeriums ernannt.

Der neue Chef der Marinesektion ist ein sehr tüchtiger, in administrativen Fragen besonders erfahrener Marinefachmann, der zu Lebzeiten des Großadmirals Haus, obgleich er damals der jüngste Flaggenoffizier war, zu seinem Stellvertreter ernannt worden ist. Da Großadmiral Haus seit Beginn des Krieges sich ganz dem Kommando der Flotte widmete, war Vizeadmiral v. Kailer schon bisher tatsächlich der selbständige Chef der Marinesektion. Er ist 1862 geboren, dient seit 1880 in der k. u. k. Kriegsmarine und wurde 1914 zum Vizeadmiral ernannt.

Gleichzeitig mit der Ernennung des Vizeadmirals v. Kailer zum Chef der Marinesektion erfolgte die Ernennung des Vizeadmirals Njegovan, dessen Porträt wir in Nummer 3845 gebracht haben, zum Flottenkommandanten. Damit ist in der Organisation der obersten Leitung der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine eine paritätische Zweiteilung in Kraft getreten. Bisher waren die Funktionen des Marinekommandanten in seiner Eigenschaft als Chef des Kriegsministeriums, Marinesektion, und als Flottenkommandant in einer Person vereinigt. Die fast ständige Anwesenheit bei der Flotte schloß es naturgemäß aus, persönlich auch die Obliegenheiten des Chefs der Marinezentralstelle in Wien auszuüben. Der stets umfangreicher Wirkungskreis und die anwachsende Fülle der Aufgaben ließen nun eine Trennung der Befugnisse als zweckmäßig erscheinen.



**Vom Kriegsschauplatz in Ostgalizien: Eine österreichisch-ungarische Kolonne wird auf der Straß**

Nach einer Zeichnung für die Leipziger „Illustrirte



raße Podkamien-Brody mit Granaten beschossen. Im Vordergrund ein noch gasendes Granatloch.

rirte Zeitung" von dem Kriegsteilnehmer Theo Matejko.

# Die ausländischen Steuern und Steuersysteme.

**Von Wirklichem Geheimen Oberfinanzrat Dr. O. Schwarz.**

Wenn es auch im Kriege die außerpolitischen und militärischen Fragen sind, die unser Denken und Fühlen vor allem in Anspruch nehmen, so gehen daneben doch auch, wie wir alle an unserem eigenen Geldbeutel erfahren, recht erhebliche finanzielle Fragen und Sorgen her.

Im Kriege erschöpft sich das Finanzproblem zunächst hauptsächlich in der Frage der Aufbringung der großen Kriegsanleihen. Kaum ist eine Anleihe untergebracht, so muß die nächste vorbereitet werden. Und jedesmal wird das Ergebnis der Anleihe im In- und Ausland mit atemloser Spannung erwartet, wobei es, Gott sei Dank, bei uns immer eine freudige Überraschung, bei den Gegnern meist eine böse Enttäuschung gab und, wie zuversichtlich zu hoffen ist, auch bei der neuen sechsten Kriegsanleihe wieder geben wird. Mit dem Wachsen der Zinsen- und Pensionslasten treten aber immer mehr auch Steuerfragen in den Vordergrund und bilden den nächtlichen Alb der im Kriege reich Gewordenen, leider freilich nicht nur dieser allein, sondern auch anderer weitester Kreise. Die im Kriege neu eingeführten Steuern, von denen uns soeben der neue Reichsschatzsekretär, Graf Rödern, einen frischen Milliardenstrauß überreicht, bringen uns einen kleinen Begriff bei von dem, was uns auf diesem Gebiete in Zukunft bevorsteht.

Daß die Frage, welche Steuerquellen nach dem Kriege neu erschlossen und welche in ihrem Erträgnis erhöht werden müssen, im engeren Schoße der Regierung bereits sehr sorgfältig erwogen wird, versteht sich von selbst. Aber auch der Parlamentarier, der Gewerbetreibende, der Landwirt, der Kapitalist, der etwas weiter denkt, fangen mehr und mehr an, sich mit den zukünftigen Steuerfragen zu beschäftigen. Und mancher mag in den weiten Steuergärten nicht nur des Inlands, sondern auch des Auslands Umschau halten, um zu sehen, wo noch irgendwo eine schöne Steuerblume blüht, die er dem Reich zu pflücken vorschlagen kann, und die er namentlich dann empfehlen möchte, wenn sie nicht auf seinem Beete wächst.

Der Wunsch der Redaktion liegt unter diesen Umständen nahe, den Leser mit einigen Ausführungen über die verschiedenen Steuersysteme des neutralen und feindlichen Auslands in allgemeinverständlicher Weise zu orientieren, und ich will versuchen, ihn zu erfüllen, wenn auch der zur Verfügung stehende Raum für ein so großes und kompliziertes Gebiet etwas knapp bemessen ist.

Eine Betrachtung dieser Steuersysteme kann gewissermaßen von einem Längs- wie von einem Querschnitt ausgehen.

Im ersteren Falle müssen wir zunächst diejenigen Länder herausheben, die nicht einen Einheitsstaat, sondern ein aus mehreren Einzelstaaten zusammengesetztes Staatswesen (Bundesstaat) bilden. Das sind — von dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn abgesehen — vor allem die Vereinigten Staaten von Amerika, Mexiko, Brasilien, Argentinien, Australien (Commonwealth) und die Schweiz. In all diesen Ländern findet, da sowohl der Bund als auch der Einzelstaat besondere ihm zugewiesene Aufgaben zu erfüllen hat, eine zum Teil verfassungsrechtlich festgelegte, zum Teil langjähriger Übung entsprechende Teilung auf dem Gebiete der Steuergewalten statt.

Dabei tritt durchweg die eine Tatsache hervor, daß Zölle und allgemeine Verbrauchssteuern (namentlich Branntwein-, Bier-, Tabak- und Zuckersteuern) überall dem gemeinsamen Staatswesen übertragen sind. Und zwar sind es vor allem finanztechnische Gründe (einheitliche Landesgrenze, einheitliche Erzeugungs-, Verteilungs- und Verbrauchsbedingungen), welche eine verschiedene Regelung dieser Steuerarten in jedem der Einzelstaaten unzweckmäßig und eine einheitliche erwünscht erscheinen lassen. Und da die Zölle ebenso wie die Verbrauchssteuern mit zu den weitaus ergiebigsten Steuerquellen gehören, so pflegen sie in normalen Zeiten auch auszureichen, um den überwiegenden Teil der Ausgaben des gemeinsamen Staatswesens zu decken. Allenfalls pflegen noch einige Stempelarten (Wechsel-, Börsenstempel usw.) als Bundessteuern hinzuzukommen, während alle übrigen Steuern, vor allem die direkten Steuern, den Einzelstaaten vorbehalten bleiben.

Eine dem Bundesstaatswesen eigentümliche Einnahmeart steuerlicher Art sind die sogenannten Matrikularumlagen, welche durch den Bund nicht von den einzelnen Bundesangehörigen, sondern von den Bundesstaaten als solchen erhoben werden. Sie verlieren aber, da ein geeigneter Verteilungsschlüssel eigentlich noch nirgends gefunden ist, immer mehr an Bedeutung und spielen heute eine bedeutende Rolle nur noch in Österreich-Ungarn, wo nur zwei Einzelstaatswesen, Österreich und Ungarn, davon betroffen werden, was die Verteilung sehr vereinfacht.

Nimmt freilich der Ausgabebedarf des gemeinsamen Staatswesens in anormaler Weise zu, so läßt sich die obige Trennung des Steuergebietes nicht immer festhalten, worüber weiter unten noch etwas zu sagen sein wird.

Gehen wir nun zu den Steuersystemen der Einzelstaatswesen, namentlich der europäischen, über, so wird man das englische als ein sondergeartetes den meisten der Kontinentalsysteme gegenüberstellen können, namentlich denen seiner drei hauptsächlichsten Bundesgenossen, Frankreichs, Rußlands und Italiens. Das englische Steuersystem ist diesen Steuersystemen offenbar überlegen. Es ist das weitaus ertragreichste, elastischste, einfachste und schließlich auch sozialste. Schon vor dem Kriege war dort fast die Hälfte der Steuern direkte, vor allem Einkommen- und Erbschaftssteuern, die $1 + \frac{1}{2}$ = zusammen $1\frac{1}{2}$ Milliarden ℳ erbrachten. Von Zöllen und indirekten Steuern wurden nur einige wenige Massenverbrauchsgegenstände, vor allem Branntwein, Bier, Tabak, Tee, und einige wenige Wirtschaftsvorgänge getroffen. Großzügigkeit kann man einem solchen Steuersystem nicht absprechen.

Den krassesten Gegensatz zu dem englischen Steuersystem bildet in bezug auf Kompliziertheit und Starrheit wohl das französische, wo kaum ein Gegenstand, ein Wirtschaftsakt denkbar ist, der nicht einer Besteuerung unterliegt, und in sozialer Hinsicht Rußland, wo etwa Fünfsechstel aller Steuern auf indirektem Wege aufgebracht werden. Allein das Branntweinmonopol warf hier vor dem Kriege einen Reinertrag von 1 Milliarde ℳ ab. Weder Frankreich noch Rußland besaßen vor dem Kriege eine allgemeine Einkommensteuer. Eine solche bestand dagegen in Italien, wo aber lediglich das bewegliche (richezza mobile), nicht das Grundeinkommen besteuert wird und auch ersteres nur sehr unvollkommen. Im übrigen überwiegen auch in Frankreich und in Italien die indirekten Steuern weitaus. Die übrigen kleinen Staaten Europas schließen sich im großen und ganzen mehr dem französischen Muster an, die nordischen Staaten und Österreich-Ungarn mehr dem deutschen. Hinsichtlich der romanischen Völker und der Balkanstaaten ist noch hervorzuheben, daß hier die Monopolform außerordentlich ausgebildet ist — man findet in den Balkanstaaten 5, 6, 7 Verbrauchsmonopole in einem einzigen Staate — während in den wirtschaftlich höher stehenden Ländern, wie England, Vereinigten Staaten und bei uns, Monopole, abgesehen von sogenannten Verkehrsmonopolen (Post und bei uns Eisenbahnen) sich bisher nicht haben durchsetzen können. In den Vereinigten Staaten wird selbst die Post nicht als Überschußverwaltung behandelt, sondern erfordert noch einen staatlichen Zuschuß. Als Besonderheit finden wir in Italien ein Versicherungsmonopol.

Wenn wir nun die verschiedenen Steuersysteme mehr querschnittlich, also die Hauptsteuerarten und deren Entwicklung in den einzelnen Ländern, betrachten, so entsprechen die ältesten der direkten Steuern, die sogenannten Ertrags- (Real-) Steuern, welche den Grund- und Hausbesitz und Gewerbebetrieb nach einem meist fiktiven gemeingewöhnlichen Ertrage besteuern, den modernen Anforderungen nur noch sehr unvollkommen, einmal, weil sie nicht progressiv gestaltet werden können, ferner wegen ihrer schwerfälligen Veranlagungsformen, die namentlich beim Grundbesitz den oft sehr schnell vor sich gehenden wirtschaftlichen Verschiebungen nicht recht folgen können, und endlich wegen der Nichtberücksichtigung der Schulden, was im Zeitalter fortschreitenden Kredits zu immer größeren Härten führen muß. In den steuerlich vorgeschrittenen Staaten werden sie daher heute nur noch in rudimentärer Form (England) erhoben oder sind sie den Gemeinden überlassen worden (einzelne deutsche Bundesstaaten, namentlich Preußen), welch letztere sie mehr nach dem Grundsatz der Leistung und Gegenleistung (Äquivalenztheorie) auszubauen und nach Möglichkeit zu modernisieren suchen (Grundwertsteuern, besondere Gewerbesteuern).

Die Königin der direkten Steuern wird mehr und mehr die den Grundsatz der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit am vollkommensten zur Durchführung bringende allgemeine Einkommensteuer, und zwar in der modernen deutschen Form (Besteuerung bei dem Einkommenbezieher, Progression der Steuersätze, Deklarationszwang), die auch die ältere englische Steuerform (Besteuerung an der Quelle) immer mehr beeinflußt und verändert. Ein besonderes Problem bei der Einkommenbesteuerung ist die stärkere Belastung des sogenannten fundierten Einkommens, die nur in zwei Staaten durch verschiedene Prozentbelastung der einzelnen Einkommenarten (Arbeits-, Grund-, Kapital- usw. Einkommen in Italien, erarbeitetes und nichterarbeitetes Einkommen in England) durchgeführt wird, während nach dem deutschen System die Vorbelastung des fundierten Einkommens mittels einer besonderen Ergänzungs- bzw. Vermögenssteuer geschieht.

Neben die Einkommensteuer tritt als direkte Steuer, wenn auch nicht in formellem, so doch in wirtschaftlichem Sinne die Erbschaftssteuer — intermittierende Vermögenssteuer —, die fast überall, mit Ausnahme der meisten deutschen Staaten, nicht nur die Seitenlinie, sondern auch die As- und Deszendenten sowie Ehegatten mit zur Steuer heranzieht. Im Deutschen Reich liegt neuerdings ein erster Ansatz zur Heranziehung auch letzterer Gruppen in dem sogenannten Besitzsteuergesetz vor (Besteuerung alles Vermögenszuwachses, auch des Erbzuwachses).

Neben diesen großen direkten Steuern kommen noch Kapital- und Kapitalrentensteuern, Besoldungssteuern, Kopf- und Personalsteuern, ferner Lizenz- und Aufwandssteuern, Wehrsteuern, Bergwerksabgaben, Hausiersteuer, Steuern auf die tote Hand, Tantiemesteuern, Steuer der ausländischen Handelsreisenden (Norwegen), Tür- und Fenstersteuer (Frankreich), Dividendensteuer (Brasilien, Vereinigte Staaten, Japan), Patentmedizinmittelsteuer (England, Argentinien) in Betracht, die aber alle vom finanziellen Standpunkte aus nicht zu sehr ins Gewicht fallen.

Unter den indirekten Steuern spielen überall eine sehr große Rolle die Zölle (Grenzzölle), die meist Eingangszölle, nie Durchgangs-, selten Ausfuhrzölle (Südamerika: Salpeter-, Guano-, Kaffee-, Jodzölle) sind. Sie tragen namentlich als Kolonialzölle (Tee, Kaffee, Südfrüchte) und als Zölle auf die eingeführten, im Inland besteuerten Verbrauchsgegenstände, wie Branntwein, Tabak usw., einen rein finanziellen Charakter, haben dagegen, soweit sie auf industrielle und agrarische Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate fallen, einen schutzzöllnerischen Charakter mit sehr hohen finanziellen Erträgen (Vereinigte Staaten, Deutschland, Italien, Rußland).

Nächst den Zöllen sind die ergiebigsten Steuern die sogenanten Verbrauchssteuern, unter denen wiederum die Getränkesteuern den hervorragendsten Anteil haben. Branntwein, Bier, Wein, Most, Cider, Weinessig, Punsch und Malz (Schweden) werden wohl überall besteuert, neuerdings mehr und mehr auch nichtalkoholische Getränke. Dann folgen Tabak, Zigarren und Zigaretten, Zucker, Glukose, Salz, Petroleum, Margarine (Vereinigte Staaten), Pulver und Explosivstoffe (Frankreich, Rumänien), Chinin (Italien), Zündhölzer, Gas und Elektrizität (Italien, Spanien), Seide (Türkei), Spielkarten, Naxosschmirgel (Griechenland), Opium (Peru, Siam), Kampfer (Japan). In Frankreich, wo fast nichts unbesteuert bleibt, kommen hinzu Lichtkerzen, in Japan, Brasilien und Mexiko Webwaren. Seltener Schlachtvieh (Holland, Österreich-Ungarn).

Bei der Besteuerung dieser Verbrauchsgegenstände wird vielfach die Monopolform gewählt, am häufigsten wohl bei Zigarren und Zigaretten, Salz, seltener bei Branntwein (Rußland — bis zum Kriege —, die Schweiz und Siam). Der Hauptvorteil des Monopols liegt darin, daß der Staat neben der Steuerquote einen Unternehmergewinn bezieht, und daß Tariferhöhungen lediglich dem Staate zugute kommen, während bei Verbrauchssteuererhöhungen häufig die Produzenten und Zwischenhändler über die Steuer hinausgehende Preiszuschläge vornehmen. Nachteile: Vermehrung des Beamtenapparats, Ausschaltung freier Konkurrenz.

Eine dritte Hauptart indirekter Steuern sind die Verkehrs- und Stempelsteuern, die sich aber an Ertrag mit Zöllen und Verbrauchssteuern nirgends messen können. Verkehrs- und Stempelsteuern sind keine Gegensätze, Stempelsteuern deuten vielmehr nur die Form der Erhebung von Verkehrssteuern an. Neben ihr findet man namentlich die Form des Enregistenments und bare Gebührenerhebung, von denen die erstere an eine Registrierung des steuerpflichtigen Aktes anknüpft.

Als Stempelsteuern kommen vor allem in Betracht die Börsenkauf- und -verkauf-, Emissions-, Talon-, Kupon-, Wechsel-, Schuldschein-, Quittungs-, Rechnungs-, Versicherungs- und ähnliche Stempel. Unter die Registerabgaben (Enregistrement), die hauptsächlich in Frankreich ausgebildet sind, fallen u. a. die Erbschafts- und Schenkungssteuern, die wir wegen ihrer materiellen Bedeutung unter den direkten Steuern behandelt haben, außerdem Beurkundungen des Personenstandes, Grundbucheintragungen usw. Sie tragen häufig mehr den Charakter von Gebühren als von eigentlichen Steuern. Durch Barzahlung werden erhoben vor allem die sogenannten Umsatzsteuern bei Immobilien und Mobilien und ihre Sonderart, die Wertzuwachssteuer beim Grundwechsel, ferner Steuern auf Staats- und Gemeindezahlungen (Spanien), Schanksteuern, Vereins- und Titelsteuern (Spanien, Frankreich), Jagdscheinsteuern (Frankreich), Automobil-, Velociped-, Kinosteuern, Verifikation von Gold und Silber (Frankreich, Niederlande), Banknotensteuern, Fahrkarten- und Frachturkundensteuern, welche letzteren allerdings oft auch die Stempelform annehmen.

Damit ist die Liste der hauptsächlichsten Steuerarten erschöpft. Sie ist reichhaltig genug, und ein Steuersystem von 20—25 Steuerarten ist durchaus nichts Ungewöhnliches, woraus man schon erkennen kann, daß der Traum von der sogenannten „einzigen" Steuer (l'impôt unique), wobei man früher an die Grundsteuer, heute an die allgemeine Einkommensteuer zu denken pflegt, eine vollkommene Utopie ist.

Nach diesem großen Kriege wird letzteres mehr denn je zutreffen. Im Gegenteil. Die Finanzchefs werden kaum eine Blume in dem weiten Steuergarten ungepflückt lassen können. Ja, selbst mit diesen wird kaum auszukommen sein, und manche ganz neue Steuer wird erfunden, manche längst außer Kurs gesetzte wieder ausgegraben werden müssen.

Schon der Krieg hat eine neue, bisher unbekannte direkte Steuer, die Kriegsgewinnsteuer, gezeitigt, die nicht nur in allen großen kriegführenden Ländern, sondern auch in mehreren der neutralen Länder eingeführt worden ist, in denen große Kriegsgewinne gemacht werden konnten. Diese Steuer hat indes nur vorübergehende Bedeutung. Ähnliches gilt von dem deutschen Wehrbeitrag, einer einmaligen Vermögensabgabe, der kurz vor dem Kriege zu Landesverteidigungszwecken notwendig wurde und während des Krieges vor allem in der Schweiz Nachahmung fand, endlich von dem neuen „Kriegszehnt" Italiens. Sonst sind an Neuschöpfungen im Kriege nur der im Deutschen Reiche an Stelle des Quittungsstempels durchgeführte Warenumsatzstempel und die soeben neu vorgelegte Kohlensteuer zu erwähnen. Im übrigen haben sich die Kriegssteuern und die Steuervermehrungen in den kriegführenden und in den neutralen Ländern (zur Deckung der Kosten für Aufrechterhaltung ihrer Neutralität) bisher an die im Lande selbst hergebrachten Steuern angeschlossen oder auf die Neueinführung von in anderen Ländern bereits üblichen Steuerformen beschränkt.

In den zu Beginn erwähnten Bundesstaaten hat dabei mehrfach ein Zugriff in das Steuergebiet der Einzelstaaten stattgefunden. Abgesehen von der schon erwähnten Kriegsgewinnsteuer und dem Wehrbeitrag — in Deutschland kommt noch die schon vor dem Kriege genehmigte, aber erst 1917 in Kraft tretende Besitzsteuer hinzu — führten die Mehrausgaben des Krieges u. a. den Australischen Bund (Commonwealth) zur Erhebung einer fünfprozentigen Einkommensteuer und einer Erbschaftssteuer (bis 15 Proz. bei Vermögen von $1\frac{1}{2}$ Mill. ℳ). Auch in Brasilien will man neben einer Reihe neuer Verbrauchsabgaben eine Kapital- oder — neuerdings — Einkommensteuer einführen. Gesetz geworden sind diese Steuern allerdings anscheinend noch nicht. In den Vereinigten Staaten hatte die Union schon kurz vor dem Kriege aus Anlaß der gesteigerten Landesverteidigungskosten und der Durchführung eines liberaleren Schutzzolltarifs eine Korporationsgewinnsteuer sowie eine Einkommensteuer für physische Personen durchgeführt, welcher letzteren neuerdings auch Ausländer unterworfen werden sollen.

Was die Einheitsstaatswesen anbelangt, so erhöhte man in England die Einnahmen aus der Einkommensteuer im Kriege fast auf das Vierfache (4 Milliarden Mark). Diese starke Heranziehung der Einkommensteuer zu den Staatslasten ist freilich nicht verständlich ohne Berücksichtigung des unverhältnismäßig großen Reichtums gerade der obersten — well-do-to — Klassen in diesem Lande sowie des englischen Gemeindesteuersystems, welches in der Hauptsache eine Art Miet- und Pachtsteuer darstellt, dagegen Kapital-, hohes Berufs-, gewerbliches und Industrieeinkommen — abgesehen von gewissen Monopolbetrieben, wie Eisenbahnen und Bergwerken — gar nicht oder unverhältnismäßig gering erfaßt und Gemeindezuschläge gänzlich ausschließt, also dem Staat namentlich für außergewöhnliche Zeiten ungeheure Reserven für die Einkommenbesteuerung eröffnet. Daneben hat England einige wenige Verbrauchsgegenstände (Branntwein, Bier, Tabak, Zucker, Tee, Kakao) mit Zoll- und Steuererhöhungen bedacht, auch einige, allerdings finanziell weniger ins Gewicht schlagende Schutzzölle, namentlich auf Luxusgegenstände, sowie eine Vergnügungs-, Billettsteuer durchgeführt, die Posttarife erhöht usw.



Winterlandschaft. Nach einer Radierung von Friedrich Iwan.



Frau v. Kaulbach mit Kindern. Nach einem Gemälde von F. A. v. Kaulbach.

In Italien hat man nächst England im Verhältnis zu Nationalvermögen und Nationaleinkommen die Steuerschraube wohl am stärksten angezogen. Hier mußte man aber, um auch nur mehrere hundert Millionen Steuern aufzubringen, das „Omnibus“prinzip wählen, d. h. so gut wie alle bestehenden Steuern erhöhen und dazu noch einige in benachbarten Ländern bestehende neu einführen. Auch Ribot in Frankreich, der im Kriege endlich, wenn auch erst im zweiten und dritten Kriegsjahr die allgemeine Einkommensteuer zur Durchführung brachte, hat neuerdings ein buntes „Omnibus“programm den Kammern vorgelegt, welches alle möglichen Gegenstände, Wagen, Pferde, Maultiere, Billards, Klubs, Hunde, und an Verbrauchsgegenständen namentlich die sogenannten hygienischen Getränke mit heranzieht, Tabak, Zucker, Wein, Bier natürlich ebenfalls erfaßt und unter den exotischen Produkten nicht nur Kaffee, Kakao, Tee, sondern auch Vanille, Pfeffer, Zimt usw. heranzieht. In Rußland ist der Versuch, die allgemeine Einkommensteuer einzuführen, bisher nicht geglückt, überhaupt der anfängliche erfolgreiche Anlauf, die Steuererträgnisse stark zu erhöhen, bald gehemmt worden.

Was das Deutsche Reich anbelangt, so hat man bekanntlich außer der Erhöhung der Postgebühren, den Reichsbankabgaben, dem neuen Warenumsatzstempel sich bisher auf einen Frachturkundenstempel, eine Tabak- und Zigarettensteuererhöhung beschränkt. Neuerdings sollen Kohlen- und Verkehrssteuern — abgesehen von einer Erhöhung der Kriegsgewinnsteuer — hinzukommen. Die Erhöhung der Einkommen- und Vermögenssteuern ist den Bundesstaaten bzw., soweit erstere in Frage kommen, auch den Gemeinden, die hier im Gegensatz zu England und den meisten anderen Staaten am Ertrage der Einkommensteuern mit fast Zweidrittel teilnehmen, überlassen worden. In Österreich-Ungarn hat man namentlich die Branntweinsteuern und neuerdings die Eisenbahntarife erhöht.

Im großen und ganzen sind das alles nur erste tastende Versuche auf dem Steuerpfade, den es nach dem Kriege zu beschreiten gilt. Schon heute kann man sehen, daß die kommenden Steuerlasten für die am Kriege beteiligten Länder so enorm sein werden, daß man sich ernstlich fragen muß, ob es möglich sein wird, sie auf den alten Steuergleisen, durch Erhöhung und Vervollständigung der Steuern innerhalb der bestehenden Steuersysteme, aufzubringen. Schon verlautet gerüchtweise von außerordentlichen Vermögensabgaben, Monopolen, darunter Einfuhrmonopolen, Ausfuhrzöllen u. a. m. Endgültige Beschlüsse werden indes erst möglich sein, wenn der Friede da ist und der Steuerbedarf einigermaßen übersehen werden kann. Den ungeheuren Steuerbedarf mit den Anforderungen und Bedürfnissen des Wirtschaftslebens auch nur einigermaßen in Einklang zu bringen, wird jedenfalls eine schwer lösbare Aufgabe sein. Und eins ist heute schon gewiß, die Aufgabe, neue Steuern zu schaffen, wird eine kaum viel angenehmere sein als diejenige, die geschaffenen zu zahlen.

## Hermine Villinger.

Im Alter von achtundsechzig Jahren ist Hermine Villinger nach langem, schwerem Leiden aus dem Leben geschieden. Eine der sympathischsten süddeutschen Erzählerinnen ist mit ihr dahingegangen. Gerade für das badische Schrifttum, das an bedeutsamen Persönlichkeiten nicht überreich ist,



Hermine Villinger,

bekannte süddeutsche Romanschriftstellerin, † am 3. März in Karlsruhe i. B. im Alter von 68 Jahren. (Hofphot. Gebr. Hirsch, Karlsruhe i. B.)

bedeutet der Tod Hermine Villingers einen nicht geringen Verlust. Nahezu all ihre Werke — und es ist eine stattliche Reihe — wurzeln im Süddeutschen, speziell in Baden. Karlsruhe, die Residenzstadt, in der Hermine Villinger den größten Teil ihres Lebens verbracht hat, Heidelberg und das Neckartal, besonders aber der Schwarzwald finden sich immer wieder in ihren Geschichten. Einfache Schicksale, alltägliche Erlebnisse erzählt sie, aber unter ihrer Hand gewinnen sie Lebendigkeit und starke Eindruckskraft. In die stillen Winkel und ärmlichen Behausungen schauen die gütigen Augen Hermine Villingers am liebsten. Arme, sorgenreiche Menschen in irgendeinem verträumten Schwarzwalddorf oder in den krummen Gassen einer Kleinstadt zeigt sie uns, und diese einfachen Leute mit ihren Fehlern, Eigenheiten und dem Guten, das sie in sich tragen, läßt sie uns liebgewinnen. Alles Kümmerliche, Ärmliche und Düstere übergießt sie mit der Fülle ihres reichen verstehenden Herzens. Und ein feiner Humor, der die beste ihrer Gaben ist und ihr bis an das Ende ihres Lebens treu blieb, liegt verklärend über allem, was Hermine Villinger geschrieben hat, und gibt ihm erst seine rechte Weihe.

So ist es kein Wunder, daß die Zahl ihrer Leser immer wuchs; daß ihre Romane, von denen nur „Binchen Bimber“, „Die Rebächle“, „Der Herr Stadtrat“ genannt seien, wie ihre Schwarzwald- und Schulmädelgeschichten oder ihre wertvolle Jugendgeschichte, der Briefroman „Simplizitas“, von alt und jung mit immer neuem Genuß gelesen wurden. Auch ihr Schwarzwälder Volksstück „Schuldig?“, das vor einigen Jahren mehrmals über die Karlsruher Hofbühne ging, hat viele Freunde gefunden; doch lag das Theater ihrem eigentlichen Schaffensgebiet zu fern, als daß sie dafür den rechten Ton gefunden hätte.

Hermine Villinger war keine Dichterin in der hohen Bedeutung dieses Wortes. Die letzten Fragen unseres Seins und Werdens begegnen uns nicht in ihren Werken, wie auch kraftvolle, gewaltige Gestaltungsfähigkeit ihr versagt geblieben ist. Sie kannte selber die Grenzen ihrer Begabung, und es ehrt sie, daß sie nicht über diese Grenzen strebte. Ihre höchste Freude war es, mit ihren schlichten, innigen und von fröhlichem Humor umkränzten Erzählungen die Menschen zu erfreuen und ihnen zu zeigen, daß überall, wohin ein frohes Auge schaut, das Leben seine Schönheit offenbart. So sagt sie in ihrem erst vor einigen Wochen erschienenen Erinnerungsbuch „Meine Tante Anna“: „Dem Besitzlosen gehört die Welt nicht weniger als dem anderen, — denn was das Auge umfassen und das Herz zu lieben vermag, das gehört ihm an.“

Reiche Ehren sind Hermine Villinger zuteil geworden. Der Großherzog von Baden hat ihr die goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft verliehen, und vom Wiener Zweigverein der Deutschen Schiller-Stiftung wurde ihr im Jahre 1913 der Ebner-Eschenbach-Preis zuerkannt. Wertvoller aber als diese Auszeichnungen war Hermine Villinger gewiß die große Verehrung und Liebe der Menschen, denen sie mit ihren Werken Freude schenken durfte, und diese dankbare Liebe wird ihr bleiben über das Grab hinaus.

Hermann Weick.

Hinter der Front in Galizien: Kirche in Szczakowa. Nach einer Radierung von Otto Trauner.

Ende des redaktionellen Teils.

# Zeichnet die sechste Kriegsanleihe.

Die Kriegsopfer für alle Völker abzukürzen, hat Kaiserliche Großmut angeregt. Nun die Friedenshand verschmäht ist, sei das deutsche Volk aufgerufen, den verblendeten Feinden mit neuem Kraftbeweis zu offenbaren, daß deutsche Wirtschaftsstärke, deutscher Opferwille unzerbrechlich sind und bleiben. Deutschlands heldenhafte Söhne und Waffenbrüder halten unerschütterlich die Wacht. An ihrer Tapferkeit wird der frevelhafte Vernichtungswille unserer Feinde zerschellen. Deren Hoffen auf ein Müdewerden daheim aber muß jetzt durch die neue Kriegsanleihe vernichtet werden. Fest und sicher ruhen unsere Kriegsanleihen auf dem ehernen Grunde des deutschen Volksvermögens und Einkommens, auf der deutschen Wirtschafts- und Gestaltungskraft, dem deutschen Fleiß, dem Geist von Heer, Flotte und Heimat, nicht zuletzt auf der von unseren Truppen erkämpften Kriegslage. Was das deutsche Volk bisher in kraftbewußter Darbietung der Kriegsgelder vollbrachte, war eine Großtat von weltgeschichtlich strahlender Höhe. Und wieder wird einträchtig und wetteifernd Stadt und Land, Arm und Reich, Groß und Klein Geld zu Geld und damit Kraft zu Kraft fügen – zum neuen wuchtigen Schlag.

**Unbeschränkter Einsatz aller Waffen draußen, aller Geldgewalt im Innern.**

## Machtvoll und hoffnungsfroh der Entscheidung entgegen!

## Allgemeine Notizen.

**Die deutschen Sparkassen im Jahre 1916.** - Die Spareinlagen bei den deutschen Sparkassen sind im Dezember vorigen Jahres um 350 Millionen Mark gestiegen. Im ganzen Jahre haben sich die Einlagen um 2,43 (i. V. 2,49) Milliarden Mark erhöht. Da man hierzu noch die Zinsen für ein ganzes Jahr rechnen muß, die für 1916 rund 700 Mill. Mark betrugen, so berechnet sich der Kapitalzufluß für das ganze Jahr (ohne Rücksicht auf die Kriegsanleihen) auf 3,13 Milliarden Mark.

**Die Gebrüder Wilhelm und Heinrich Opel geadelt.** Zwei bekannte deutsche Großindustrielle, die eine führende Rolle auf dem Gebiete des Automobilismus einnehmen, die Brüder Dr.-Ing. Wilhelm Opel und Heinrich Opel-Rüsselsheim, sind vom Großherzog von Hessen, anläßlich des Regierungsjubiläums des hessischen Fürsten, in den erblichen Adelsstand versetzt worden. Kommerzienrat Wilhelm Opel, der den Doktortitel honoris causa anläßlich des 50jährigen Jubiläums der Firma Adam Opel-Rüsselsheim von der Technischen Hochschule in Darmstadt erhielt, ist der zweite, Heinrich Opel der dritte der Brüder, denen die bekannte Automobilfirma gehört. Wilhelm Opel hat sich in früheren Jahren als ausgezeichneter Automobilherrenfahrer betätigt und in den Herkomerkonkurrenzen auf den Prinz-Heinrich-Touren und in anderen automobilistischen Konkurrenzen namhafte Erfolge errungen. Er hat sich durch seine automobiltechnischen Kenntnisse im Kriege sehr verdient gemacht. Heinrich Opel, der am Feldzug als Offizier der Kraftfahrertruppen teilnimmt, gehörte zusammen mit seinem jüngeren Bruder Fritz einst zu den besten Amateurrennfahrern auf dem Rade und hat gleichfalls als Automobilherrenfahrer erfolgreich sich betätigt. Er ist auch in den letzten Jahren als Rennstallbesitzer hervorgetreten. Mit seinem vorzüglichen Vollblutrennstall konnte er schon eine Anzahl besserer Rennen gewinnen.

**Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure** (Berlin SW. 68, Lindenstraße 99). In der unlängst unter dem Vorsitz des Geheimen Regierungsrats Riedel abgehaltenen Versammlung sprach Privatdozent Dipl.-Ing. v. Hanffstengel aus Charlottenburg über: „Mitteilungen neuerer Erfahrungen und Versuche mit Ersatzstoffen im Bau und Betrieb von Maschinen". Der Vortrag war von zahlreichen Lichtbildern begleitet, fand großes Interesse und wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen. An der anschließenden Besprechung beteiligten sich außer dem Vorsitzenden und Vortragenden die als Gäste anwesenden Geheimen Regierungsräte Professor Rudeloff und Professor Mathesius sowie mehrere Vereinsmitglieder. Der Vortrag erscheint demnächst in den „Annalen für Gewerbe und Bauwesen".

**Hildesheim.** „Es schlägt uns aus Ihren alten Gebäuden und ehrwürdigen Kirchen, aus diesem schönen Rathause nicht der vermoderte Geist vergangener Jahrhunderte entgegen, sondern das Große und Schöne, was das Studium der Geschichte der vergangenen Zeiten in uns, im heutigen Geschlecht erwecken kann, ist von Ihnen gehegt und gepflegt worden und gibt der Stadt einen wunderbaren Reiz, der sich so weit in alle Welt bekannt gemacht hat." Diese Worte des Deutschen Kaisers, im Hildesheimer Rathaussaale gesprochen, unterstreichen treffend, Hildesheim eine Vorzugsstellung vor vielen anderen Städten zu sichern, die gleich Hildesheim tausendjährige und noch ältere Baudenkmäler ihr eigen nennen. Gerade der Kunstfreund, der bisher Italiens alte Kunst für alleinseligmachend hielt, wird am freudigsten überrascht sein, wenn er nach Hildesheim kommt. Kunstschätze, über denen in Italien bisweilen jahrhundertelange Verwahrlosung ihre grauen Netze gesponnen hatte, so daß die Rekonstruktion der einstigen Schönheit nur im Geiste und mit einiger Phantasie möglich war, erscheinen dem Wanderer in Hildesheim in unberührter, sorgfältig bewahrter Schönheit, der einzig das Alter die ehrwürdige Patina vergangener Zeiten verliehen hat. Und wenn Italien durch seine südlich prangende Natur den schimmernden Rahmen für seine Kunstschätze geschaffen hat, so hat der deutsche Lenz mindestens ein gleiches Wunder getan. Drum Deutscher, mache die Augen auf und erkenne, daß auch die Heimat dir die Anziehungspunkte zu liefern vermag, die früher dich nach Italien lockten. Und was Aufnahme und Verpflegung anbelangt, so komm her und überzeuge dich, daß du hier besser aufgehoben bist, als vor dem Kriege in Italien, dessen Treubruch wir uns zu merken haben.




## Versicherungen mit Einschluß der Kriegsgefahr

übernimmt noch bis auf weiteres die Leipziger Lebensversicherungs-Gesellschaft auf Gegenseitigkeit (Alte Leipziger), Thomasring 21.

**Ohne Extraprämie beim Eintritt**

Bequeme Deckung der Kriegsschädenbeiträge aus den künftigen Dividenden oder aus der auch im Kriegssterbefall sofort und voll zahlbaren Versicherungssumme.

---

## 170. Kgl. Sächs. Landes-Lotterie

(In Oesterreich-Ungarn verboten.)

**Die Hauptziehung,** in der Millionen 16 649 200 Mark im günstigsten Falle

**800000** Hauptgewinne

**500000**
**300000**
**200000**
**150000**
**100000**

zur Ausspielung gelangen, findet ununterbrochen vom **11. April bis 3 Mai 1917** in Leipzig statt. Ausführlicher Spielplan portofrei. Hierzu gültige Lose:

| | 1/1 | 1/2 | 1/5 | 1/10 |
|---|---|---|---|---|
| Mark | 250.— | 125.— | 50.— | 25.— |

empfiehlt und versendet auch unter Nachnahme die **Kgl. Sächs. Lotterie-Kollektion** von

**Reinhold Walther, Leipzig,** Pfaffendorfer-Straße 6
**bestehend seit 1856.**
Bankkonto: Deutsche Bank, Filiale Leipzig.

---

Webers Illustrierte Handbücher
Prosp. kostenlos J. J. Weber, Leipzig 2[illegible]

---

## Deutschland braucht Männer,

die fähig sind, an dem großen wirtschaftlichen Wettstreit teilzunehmen, der eine unbedingte Folge des Weltkrieges sein muß u. eine tiefgreifende Änderung unseres gesamten wirtschaftlichen Lebens herbeiführen wird.

Überall werden **gebildete u. leistungsfähige Mitarbeiter gesucht**

sein. Beamte, Lehrer, Angestellte des Handels u. der Industrie sollten nicht versäumen, jetzt ihre Vorbereitungen zu treffen. Das beste Mittel, rasch u. gründlich, ohne Lehrer d. einfachen Selbstunterricht auf ein Examen vorzubereiten, die Einj.-Freiw.-Prüf. u. das Abitur.-Examen nachzuholen und die fehlenden kaufm. Kenntnisse zu ergänzen oder eine vortreffl. Allgemeinbildung sich anzueignen, bietet die Selbstunterrichtsmethode „Rustin". Ausführl. 60 S. starke Broschüre kostenlos.

**Bonness & Hachfeld, Potsdam,** Postfach 284

---



Verlangen Sie Preisliste L.

---

**Harmoniums** bes. ohne Notenkenntni[s] [s]timm. spielbare. Illustr. Katalog frei [A]lois Maier, Hofl. Fulda 172.

---

## 170. Kgl. Sächs. Landeslotterie

(In Oesterreich-Ungarn verboten)

mit Haupttreffern von 500 000, 300 000, 200 000, 150 000, 100 000, 60 000, 3×50 000, 3×40 000, 4×30 000, 7×20 000 zc. zc., **event. 800 000 Mark.**

**Hauptziehung 5. Klasse vom 11. April bis 3. Mai c.**

Lose dazu: Ganze 250 M., Halbe 125 M., Fünftel 50 M., Zehntel 25 M.

Plan und Prospekt gratis — versendet die seit 1861 bestehende Kollektion von

**Heinr. Schäfer in Leipzig 13, Petersstrasse 33.**

Telephon 1778 — Postscheck-Konto Leipzig 51 205.

---

## Lose zur 170. Kgl. Sächs. Landes-Lotterie

(In Österr.-Ung. verbot.)

mit Haupttreffern von 500 000, 300 000, 200 000, 150 000, 100 000, 60 000, 3×50 000, 3×40 000 4×30 000, 7×20 000, 4×15 000, 14×10 000 usw. **event. 800 000 Mark.**

Ziehung 5. Klasse findet vom 11. April bis 3. Mai 1917 statt.

| Lose 5. Klasse: | 1/1 | 1/2 | 1/5 | 1/10 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 250.– | 125.– | 50.– | 25.– | Mk. |

(Liste u. Porto extra) empfiehlt u. versendet:

**Herm. Schirmer Nachf., konz. Kollektion, Leipzig I.**

Giro-Konto: Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt. Postscheck-Konto Leipzig Nr. 2560.

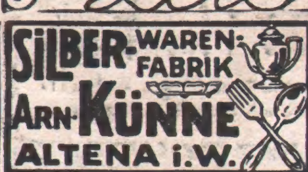
---

**Husten** und Heiserkeit bekämpft man wirksam durch **Dr. Schutt's echte Sodener Mineralpastillen**

Schachtel 85 ₰

Man achte auf den Namen **Dr. Schutt's**

---



Bestecke, Festgaben, Silber u. versilbert
Katalog und Auswahl frei.

---

**Dietrich's Musik-Schatz**
Musikalische Bibliothek beliebter klassischer und moderner Kompositionen aller Art.
Preis jeder Nr. 25 Pf.
Verzeichnisse kostenlos
Otto Dietrich, Leipzig Musik-Verlag

---

**Die ersten Deutschen** in der Fremdenlegion. Selbsterlebnisse eines Tübinger Studenten i. J. 1831-33. Geh. 2 M. Verlag Oskar Gerschel, Stuttgart 226

---

## Königl. Sächs. Landes-Lotterie

Staatsunternehmen mit grössten Gewinnaussichten. Jedes 2. Los gewinnt.

11. April beginnt die **Hauptziehung** und dauert bis 3. Mai 1917.

**800 000 200 000**
**500 000 150 000**
**300 000 100 000**

(In Österr.-Ung. verb.)

Ein guter Griff ev. 800000 M.

Das Glücksrad

und namentlich zahlreiche Mittelgewinne. Im ganzen kommen 39 600 Gewinne und 1 Prämie

**16 Millionen 649 200 Mark**

innerhalb 4 Wochen zur sicheren Verlosung. Daher beteiligen sich viele erst zur Hauptziehung.

| Lose | Zehntel | Fünftel | Halbe | Ganze |
|---|---|---|---|---|
| ℳ | 25.- | 50.- | 125.- | 250.- |

Spielplan frei.
Versand, auf Wunsch unter Nachn. d. d. Kgl. Koll.

**Hermann Straube**
**Leipzig, Lortzingstrasse 8.**

Gewinnlisten und Auszahlung schnell. Bankkonto Deutsche Bank. Postscheckkonto Leipzig 7516.

---




---

## 50 Kerzen, 4 Volt

Elektrische Lichtanlage Betriebsfertig

mittelst kleiner **Akkumulatoren**
Preisliste frei.
**Alfred Luscher,** Akkumulat.-Fabr., **Dresden,** Grüne Strasse 118.

---

## Perhydrit Mundwasser Tabletten

### Unseren tapferen Soldaten bereiten Sie eine große Freude durch die Übersendung von

### Perhydrit-Mundwasser-Tabletten

Dieselben sind von der Ärztewelt aufs beste empfohlen, entwickeln reichliche Mengen Sauerstoff, desinfizieren die Mundhöhle, bleichen und konservieren die Zähne, sind leicht und schnell löslich und stellen, in Wasser gelöst, ein vorzügliches Mundwasser dar.

Erhältlich in den Apotheken und Drogerien in Packungen zu M. 2.25, M. 1.40 und M. 0.70.

**Krewel & Co.,** G. m. b. H., chem. Fabrik, **Köln a. Rh.**

---

**Man zeichnet Kriegsanleihe**
bei jeder Bank, Kreditgenossenschaft, Sparkasse, Lebensversicherungsgesellschaft, Postanstalt.

---




---

**Sigurd-Platten**
Bezug durch alle bess. Photohandlgn.
RICHARD JAHR Trockenplattenfabrik DRESDEN-A. 18

---

Wer keine Kriegsanleihe zeichnet, hilft unsern Feinden.

---




Für die Redaktion verantwortlich Otto Sonne, für den Inseratenteil Ernst Meckel; beide in Leipzig. — Herausgabe, Druck und Verlag von J. J. Weber in Leipzig.
In Österreich-Ungarn für Herausgabe und Schriftleitung verantwortlich: Robert Mohr in Wien I. — Für unverlangte Einsendungen an die Redaktion wird keinerlei Verantwortung übernommen.
Generalvertreter für Ungarn: Direktor Josef Schuller, Budapest VI, Liszt Ferenc tér 3.